



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग II — खण्ड 3 — उप-खण्ड (i)

PART II—Section 3—Sub-section (i)

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 525]

नई दिल्ली, शुक्रवार, सितम्बर 17, 2010/भाद्र 26, 1932

No. 525]

NEW DELHI, FRIDAY, SEPTEMBER 17, 2009/BHADRA 26, 1932

MINISTRY OF URBAN DEVELOPMENT

NOTIFICATION

New Delhi, the 17th September, 2010

G.S.R. 767(E).— In exercise of the powers conferred by section 100 of the Metro Railway (Operation and Maintenance) Act, 2002 (60 of 2002), the Central Government hereby makes the following rules regulating the operations and maintenance of the Delhi Metro Airport Express Line, namely :—

CHAPTER I

PRELIMINARY

1. Short title and Commencement of the Rules.—

- (1) These rules may be called the Delhi Metro Airport Express Line, General Rules, 2010.
- (2) These rules shall come into force on the date of their publication in the Official Gazette.

2. Definitions.—

- (1) In these rules, unless the context otherwise requires,—

- (a) "accident" means any occurrence which causes or has the potential to cause death or injury to staff, passenger or other person or cause damage to the property of the Delhi Metro Airport Express Line, passengers or other persons;
- (b) "Act" means the Metro Railways (Operation and Maintenance) Act, 2002, (60 of 2002);
- (c) "adequate distance" means the distance sufficient to ensure safety;
- (d) "Automatic Fare Collection" system means automatic system for collection of fares and issuing of tickets;
- (e) "approach lighting" means an arrangement in which the lighting of signals is controlled automatically by the approach of a train;
- (f) "approved special instructions" means special instructions approved by the Commissioner;
- (g) "Authorized Officer" means an officer of the Delhi Metro Airport Express Line administration who is duly empowered by general or special order of the Delhi Metro Airport Express Line administration, either by name or by virtue of his office, to issue instructions with the prior approval of the Authorized Officer of the Delhi Metro Railway Administration, as defined in clause (vi) of sub-rule (1) of rule 2 of the Delhi Metro Railway General Rules, 2002 ;
- (h) "authorised employee" means a Delhi Metro Airport Express Line employee to whom a competency certificate has been issued and who is duly empowered by general or special order of the Delhi

Metro Airport Express Line administration, either by name or by virtue of his office, to work or do specific job or jobs assigned;

- (i) "Automatic Mode" means the mode of operation of train under Automatic Train Operation where train is driven automatically including control of acceleration, coasting, braking and stopping of trains;
- (j) "Authority to Proceed" means the authority given to the train operator of a train, under the system of working, to enter the block section with his train;
- (k) "Automatic Train Operation" means a sub-system of Continuous Automatic Train Control system, which automatically controls acceleration, coasting, braking and stopping of trains;
- (l) "Automatic Train Protection" means a sub-system of Continuous Automatic Train Control System which maintains safe train operation, including train direction, train separation, interlocking and speed enforcement;
- (m) "Automatic Train Supervision" means a sub-system of Continuous Automatic Train Control system which automatically monitors the entire system and directs train running so as to provide scheduled service under normal circumstances;
- (n) "Axle Counter" means an electrical device which, when provided at two given points on the track, proves, by counting axles in and counting axles out, whether the section of the track between the said two points is clear or occupied;
- (o) "Baggage Handling system" means a mechanized train borne and station-based system meant for transfer of passenger's baggage between stations and to the Airport terminal;
- (p) "berth" means length of track nominated to be occupied by a train adjacent to a platform or in the Depot ;
- (q) "block section" means the portion of the running line between block stations as specified by special instruction on to which no running train may enter, until permission to approach has been received from the block station at the other end of the block section;
- (r) "block station" means a station at which permission to approach is received or granted;
- (s) "Blue Light Station" means a location indicated by a blue light provided at the end of a platform, cross-passage in tunnels or other specified locations where emergency service or authorized person can communicate with the Operation Control Centre and disconnect traction power of a specified section to stop a train;
- (t) "cab signal" means visual indication displayed as speed limit and target distance on the train operator's console granting him the authority to proceed under Automatic Train Operation, or Coded Manual Mode of driving;
- (u) "calendar day" means the period from midnight to midnight;
- (v) "Car Shed" or "Service Depot" means an area where Delhi Metro Airport Express Line trains and coaches are berthed either for repair or for any other attention including stabling;
- (w) "caution order" means an instruction given to the Train Operator to observe special precautions including speed reduction at notified locations;
- (x) "certificate of competency" means the certificate issued to the Delhi Metro Airport Express Line employee after he has been examined for his knowledge of rules, regulations, procedures and manuals relevant to his duties and found fit;
- (y) "Coded Manual Mode" means the mode of operation of train under Continuous Automatic Train Control System where train is driven manually but remains subject to maximum speed determined by Automatic Train Protection codes;
- (z) "Commissioner" means the Commissioner of Metro Railway Safety appointed under section 7 of the Act ;
- (aa) "Continuous Automatic Train Control system" means an automatic system of controlling and monitoring train movements continuously by means of sub-systems, namely, Automatic Train Protection System, Automatic Train Operation system and Automatic Train Supervision System;
- (bb) "connections", when used with reference to a running line, means the arrangements used to connect such line with other lines or to cross it;

- (cc) "Chief Controller" means the Delhi Metro Airport Express Line official in overall charge of Operations Control Centre functions;
- (dd) "cut out mode" means the following mode of operation of trains without Automatic Train Protection system, namely:—
 - (i) "Low Speed Cut out Mode" means the default mode of operation in Automatic Train Control Cut-out condition where the propulsion system would cut out traction of the train above twenty-five kilometer per hour and the train operator shall manually drive the train in accordance with the line- side signals and monitor and limit the speed of the train if it exceeds twenty-five kilometer per hour speed, by service brake application;
 - (ii) "High Speed Cut out Mode" means the mode of operation employed under specific instructions from traffic controller over specified sections only, under this mode of operation in Automatic Train Control Cut-out condition the propulsion system would cut out traction of the train above forty kilometers per hour speed and the train operator shall manually drive the train in accordance with the line-side signals and shall monitor and limit the speed of the train if it exceeds forty kilometers per hour speed, by service brake application;
- (ee) "Delhi Metro Airport Express Line administration" means the person who is the owner or lessee of Delhi Metro Airport Express Line, or the person working Delhi Metro Airport Express Line under an arrangement with the owner or lessee of Delhi Metro Airport Express Line railway;
- (ff) "Delhi Metro Airport Express Line employee" means an employee duly qualified, possessing a valid certificate of competency and nominated to undertake and perform the duties entrusted to him;
- (gg) "Depot Controller" means a Delhi Metro Airport Express Line employee responsible for movements of rakes within the depot area including interchange of rakes between the depot and the main line;
- (hh) "Departure Order Indication" is an indication on a display panel in the train drivers cab conveying authority to the Train Operator to proceed/or start his train.
- (ii) "electrical way and works" means the traction installations including overhead equipment and other connected works provided on the electrified sections of the railway;
- (jj) "emergency" means an occurrence where there is an imminent or a continuing risk of injury and damage or major disruption to the railway service;
- (kk) "Emergency Stop Plunger or Switch" means the switch provided on the platform or with the Station Controller, the operation of which causes the trains, within the station limits, running on Automatic Train Protection to come to a stop;
- (ll) "Engineer's Possession" means a defined section of track under the sole control of an authorised supervisor for a specific length of time;
- (mm) "facing and trailing points" means points are facing or trailing in accordance with the direction a train or vehicle moves over them and the points are said to be facing points when by their operation, train approaching them can be directly diverted from the line upon which it is running;
- (nn) "feeding post" means a supply control post, where the incoming feeder lines from grid sub station are terminated;
- (oo) "fixed signal" means a signal of station at a fixed location controlling the movement of trains and forming part of the signaling systems;
- (pp) "fouling mark" means the mark at which the infringement of Standard Dimensions occurs where two lines cross or join one another;
- (qq) "headway" means the time interval between two successive trains;
- (rr) "incident" means any occurrence which cause or has potential to cause delay or disruption to passenger services;
- (ss) "interlocking" means an arrangement of signals, points and other appliances, operated from a panel or work-station, so interconnected by mechanical or electrical or electronic locking or both that their operation must take place in proper sequence to ensure safety;
- (tt) "isolation" means an arrangement secured by the setting of points, or other approved means, to protect the line so isolated from obstruction due to movement on other connected line or lines;
- (uu) "irrevocable emergency brake" means that when an emergency brake gets applied, intentionally or otherwise the emergency brake remains applied until the train speed comes to zero and the cause of application of the emergency brake is removed or reset;

- (vv) "local control" means the assumption of the responsibilities of the Traffic Controller for the specific station by a person who is authorized to do so for the time being;
- (ww) "neutral section" means a short section of insulated and dead overhead equipment, which separates the areas fed by adjacent sub station or feeding post;
- (xx) "normal direction of traffic" means traffic moving on the left hand side of the track;
- (yy) "obstruction" with its cognate expressions includes a train, vehicle or obstacle on or fouling a line or any condition which is dangerous to trains;
- (zz) "Operation Control Centre" means the organisation in overall charge of controlling the movement of trains on the main line;
- (aaa) "overhead equipment" means the electrical conductors over the track together with their associated fittings, insulators and other attachments by means of which they are suspended and registered in position for the purpose of electrical traction;
- (bbb) "passenger train" means a train intended solely for the movement of passengers and their baggage;
- (ccc) "permission to approach" means permission given from a block station in advance to block station in rear for a train to leave the latter and approach the former;
- (ddd) "platform screen doors" means a system of automated doors synchronised with the train doors which are provided at the platform edge to isolate passengers on platform from track;
- (eee) "Platform Supervisor Booth" means a monitoring cabin on platform for supervisor;
- (fff) "point and trap indicators" are not signals, but are appliances fitted to and working with points to indicate the position in which they are set;
- (ggg) "power block" means withdrawing traction current or power supply from a particular section;
- (hhh) "Proceed Code" means the Automatic Train Protection code other than zero speed code on the Train driver or Train operator's console which indicate the target speed;
- (iii) "Railway Board" means the Railway Board as empowered under section 2 of the Indian Railway Board Act, 1905 (4 of 1905);
- (jjj) "Restricted Manual Mode" means a driving mode where train is driven manually and is subjected to Automatic Train Protection in respect of maximum speed limit only;
- (kkk) "Rolling Stock Supervisor" means a Delhi Metro Airport Express Line employee duly qualified to examine trains and certify their fitness for safe running;
- (lll) "running line" means the track used for running trains through and between stations and includes connections, if any, used by a train when entering or leaving stations;
- (mmm) "running train" means a train which has started but has not completed its journey;
- (nnn) "Run On Sight " means a driving method where the train is driven manually and is not subject to Automatic Train Protection restriction;
- (ooo) "secure a train" means to make a full brake application, close down all driving positions and remove the train operator's control key and applying parking brakes where applicable;
- (ppp) "short circuit" means a fault condition in that circuit arising from the introduction of a path of low resistance to electric current;
- (qqq) "shunting" means the movement of a coach or coaches with or without traction motors or of any other self propelled vehicle, for the purpose of attaching, detaching or transfer or for any other purpose;
- (rrr) "signal" means an indication given to a train operator for controlling the movement of his train;
- (sss) "Signal Supervisor" means any Inspector of Signal and Telecommunication Department in charge of installation and maintenance of any signaling and, or associated telecommunication gears either on track or field or station or on train;
- (ttt) "special instruction" means instruction issued from time to time by the authorised officer in respect of particular cases or special circumstances;
- (uuu) "staff protection key" means a key provided in station control room extracted and given to authorised staff going to a particular track section for inspection or maintenance;

- (vvv) "staff special key" means a key provided to open Manual Secondary Door from platform side Which is used by the maintenance staff to access the track side;
- (www) "station" means any place on a line of the Delhi Metro Airport Express Line at which passenger traffic is dealt with;
- (xxx) "Station Controller" means the person on duty who is for the time being responsible for the working of the station and traffic within station limits and includes the Assistant Station Controller or any person who is for the time being in independent charge of the working of such station and traffic;
- (yyy) "station limits" means the limits or chainages as defined in the station working orders;
- (zzz) "Station Management System" means a control-panel / workstation installed at every station to monitor and control proper functioning of building services, including safety critical systems;
- (aaaa) "station section" means that portion of the running track within station limits, which is intervening between two consecutive block sections;
- (bbbb) "Station Control Room" means the room where station control panel or work-station is located;
- (cccc) "supply control post" means an assembly of interrupters, isolator switches, remote control equipment and other apparatus provided for controlling power supply to overhead equipment and it includes feeding posts sectioning and paralleling posts and sub-sectioning posts;
- (dddd) "Supervisor Track and Structure or works" means any Delhi Metro Airport Express Line employee responsible for the construction or maintenance of points and signals underground structure, surface structure, bridges or other works connected therewith;
- (eeee) "system of working" means one or more of the systems specified in Chapter VIII for the time being for the working of trains;
- (ffff) "target distance" means the distance within which the train must attain the target speed;
- (gggg) "target speed" means the speed displayed on the train operator's console to indicate the speed the train must not exceed at the target location;
- (hhhh) "terminal station" means the station at the end of a line;
- (iiii) "tower wagon" or "inspection car" means a self propelled vehicle, which is used for the maintenance and repairs of overhead equipment e.g. Catenary maintenance vehicle;
- (jjjj) "traction" means a traction system working on 25000 volts single phase, 50Hz alternating current.
- (kkkk) "track circuit" means an electrical circuit provided to detect the presence of a vehicle on a portion of track, the rails of the track forming part of the circuit;
- (llll) "traction Power Controller" means a competent Delhi Metro Airport Express Line employee responsible for the control of the traction power distribution system of the Delhi Metro Airport Express Line;
- (mmmm) "Traffic Controller" means a Delhi Metro Airport Express Line employee on duty in the Operations Control Centre who is for the time being responsible for running of trains on the Delhi Metro Airport Express Line;
- (nnnn) "traffic hours" means the period between the time of the start of the running of the first scheduled train and termination of the last scheduled train;
- (oooo) "train" means an engine with or without vehicle attached or any self propelled vehicle with or without a trailer which cannot be readily lifted off the track;
- (pppp) "Train Control and Monitoring system" means a system designed to provide information and exercise control on a variety of functions related to movement of metro trains, like traction, power, braking, air conditioning, etc;
- (qqqq) "train operator" means the Driver of the Delhi Metro Airport Express Line train for the time being in charge of movement and control of the Delhi Metro Airport Express Line train;
- (rrrr) "train radio" means a wireless telephone message communication system between the cab of the train, stations and the control.
- (ssss) "tunnel ventilation section" means a minimum length of a tunnel section of an up or down line capable of being mechanically ventilated using tunnel ventilation fans;
- (tttt) "work train" means a departmental train intended solely for execution of works on the Delhi Metro Airport Express Line network.

(2) Words and expressions used in these rules and not defined but defined in the Metro Railway (Operation and Maintenance) Act, 2002 (60 of 2002), or the Metro Railways (Construction of Works) Act, 1978 (33 of 1978), shall have the meanings respectively assigned to them in those Acts.

CHAPTER II

RULES APPLYING TO DELHI METRO AIRPORT EXPRESS LINE EMPLOYEES GENERALLY

3. Supply of Copies of rules.—The Delhi Metro Airport Express Line administration shall supply a copy of these rules and amendments made therein to—

- (a) (i) Operations Control Center;
- (ii) each station;
- (iii) each rake maintenance depot, traction depot, permanent way depot and signal depot; and
- (iv) such other offices as may be specified under special instructions; and
- (b) each Delhi Metro Airport Express Line employee on whom any definite responsibility has been placed by these rules, or of such portions of rules as relate to his duties.

4. Upkeep of the copy of the rules.—Every Delhi Metro Airport Express Line employee who has been supplied with a copy of these rules, shall—

- (a) keep it posted with all corrections;
- (b) produce the same on demand by any of his superiors;
- (c) obtain a new copy from his superior in case his copy is lost or defaced; and
- (d) ensure that the staff working under him are supplied with all corrections or amendments and that they comply with the provisions of this rule.

5. Knowledge of rules and issue of certificate of competency.—

- (1) Knowledge of rules.—Every Delhi Metro Airport Express Line employee shall—
 - (a) be fully conversant with the rules relating to his duties;
 - (b) pass the specified examinations as conducted by the authorised officer of the Delhi Metro Railway Administration;
 - (c) satisfy himself that the staff working under him are conversant with the rules relating to their duties and obtain a written assurance.
- (2) Issue of certificate of competency.—No Delhi Metro Airport Express Line employee shall be assigned any duty under these rules unless he has passed the examination as regard to his technical ability and skills and his knowledge of rules, regulations, procedures and manuals relevant to his duties and has been issued, after being found fit, a Certificate of Competency by the Authorised Officer specifically authorised in this behalf.

6. Assistance in observance of rules.—Every Delhi Metro Airport Express Line employee shall render assistance in carrying out these rules and report promptly any breach thereof, which may come to his notice, to his superior officer and other authority concerned.

7. Obedience to rules and orders.—Every Delhi Metro Airport Express Line employee shall observe and obey—

- (a) all rules and special instruction; and
- (b) all lawful orders given by his superior officials.

8. Prevention of trespass, damage or loss.—(1) Every Delhi Metro Airport Express Line employee shall be responsible for the security and protection of the property of Delhi Metro Airport Express Line administration under his charge or possession.

(2) Every Delhi Metro Airport Express Line employee shall endeavor to prevent—

- (a) trespass on Delhi Metro Airport Express Line premises;
- (b) theft, damage or loss of Delhi Metro Airport Express Line property;
- (c) injury to passengers, others and himself; and
- (d) fire and other unsafe incidents in Delhi Metro Airport Express Line premises.

9. Attendance for duty.—Every Delhi Metro Airport Express Line employee shall be in attendance for duty at such times and places and for such periods as may be fixed by the Delhi Metro Airport Express Line administration and shall also attend at any other time and place at which his services may be required.

10. Absence from duty.—(1) No Delhi Metro Airport Express Line employee shall, without prior permission of his superior officer, absent himself from duty or alter his appointed hours of attendances or exchange duty with any other Delhi Metro Airport Express Line employee or leave his charges of duty unless properly relieved;

(2) If any Delhi Metro Airport Express Line employee, while on duty, desires to absent himself from duty on the ground of illness, he shall immediately report the matter to his superior officer and shall not leave his duty until a competent Delhi Metro Airport Express Line employee has been placed in charge thereof.

11. Taking alcoholic drink, sedative, narcotic, stimulant drug or preparation.—(1) A Delhi Metro Airport Express Line employee shall not take or use any alcoholic drink, sedative, narcotic or stimulant drug or preparation within eight hours before the commencement of his duty or take or use any such drink, drug or preparation while on duty.

(2) No Delhi Metro Airport Express Line employee, while on duty, shall be in a state of intoxication or in a state in which, by reason of his having taken or used any alcoholic drink, sedative, narcotic or stimulant drug or preparation, his capacity to perform his duties is impaired.

(3) A Delhi Metro Airport Express Line employee, while on duty, shall not smoke or chew tobacco.

12. Conduct of Delhi Metro Airport Express Line Employees.—Every Delhi Metro Airport Express Line employee shall,—

- (a) wear the appropriate badge and proper uniform as specified by the Delhi Metro Airport Express Line administration and be neat and tidy in his appearances while on duty;
- (b) be prompt, civil and courteous;
- (c) not solicit or accept illegal gratification;
- (d) give all reasonable assistance and be careful to give correct information to the public;
- (e) make complete and truthful statement at all times in all reports pertaining to his duty; and
- (f) when asked, give his name and designation without hesitation.

13. Duty for ensuring safety.—(1) Every Delhi Metro Airport Express Line employee shall—

- (a) see that every effort is made for ensuring safety of the public and of his fellow employees;
- (b) promptly, report to his superior any occurrence likely to affect the safe and proper working of the Delhi Metro Airport Express Line which may come to his notice; and
- (c) render spontaneously all possible assistance when called upon to do so by the appropriate official in case of an accident or obstruction.

(2) Every Delhi Metro Airport Express Line employee who observes—

- (a) anything wrong with a train; or
- (b) any obstruction, failure or threatened failure of any part of the way or works or overhead electric equipment including power supply installation; or
- (c) any defective signal; or
- (d) any unusual circumstances such as fire, smoke, flood accident or other dangerous condition on any part of the system likely to interfere with the safe running of trains, or the safety of the public,

shall take immediate steps, to prevent an accident, and promptly report the matter to the Operations Control Centre or the nearest Station Controller.

14. Standard Time.—The working of trains between stations on Delhi Metro Airport Express Line shall be regulated by the Indian standard time as prescribed by the Government of India.

CHAPTER III

SIGNALS AND CONTROL

15. General.—(1) The following signals shall be used for controlling the movements of trains on the Delhi Metro Airport Express Line, namely:—

- (a) cab signals;
- (b) fixed signals; and
- (c) hand signals.

(2) The aspects displayed by fixed signals are the same by day and by the night, in open and in tunnels.

- (3) A fixed signal be placed, where practicable, on the left hand side of the track to which it refers and shall be visible from such a distance as will enable a train operator to brake a train from forty kilometer per hour speed to stop before reaching the fixed signal and a repeater signal shall be provided at locations where due to obstructions such visibility is not available, except in depot.

16. Description of signals.—(1) Cab Signals— (i) Train movements on running tracks shall normally be governed by the Automatic Train Protection system which displays to the Train operator in the operating console—

- (a) actual speed of the train;
- (b) the maximum permitted speed at each point of travel;
- (c) the distance the train is currently authorized to travel (where provided);
- (d) system alarms; and
- (e) Messages;
 - (ii) if the target speed indication and the target distance indications, where provided, are greater than zero, the indication is referred to as "PROCEED" indication;
 - (iii) if either of these indications is "0", the indication is referred to as "STOP" indication;
 - (iv) The train operator is authorised to drive his train up to the indicated speed as far as authority has been given for such purpose.

(2) Fixed Signals— (i) on main lines, fixed signals are color light signals capable of showing a "red" or a "white" aspect;

- (ii) a "Red" aspect indicates that a train must be brought to STOP short of the signal;
- (iii) a "White" aspect indicates that the route is set and locked but may not be fully clear and a train operating under cab signals may proceed under the authority of the cab signals but a train operating on the sole authority of line side signals must stop and seek instructions from the Traffic Controller;
- (iv) when a fixed signal is not in use, the aspect shall be covered and the cover shall display two crossed white bars on a black background, the bars being not less than thirty centimeters long and ten centimeters wide.

(3) Depot Signals—(i) in depots, fixed signals shall be color light type using red and yellow aspects which should be used in the manner as specified below:

- (ii) a "Red" aspect indicates that a train must be brought to STOP short of the signal;
- (iii) a "Yellow" aspect indicates that the route is set, locked and clear and a train may proceed in "Restricted manual" mode as far as the line is clear and the train operator must keep a good look out for any obstruction;
- (iv) the Depots shall be isolated from the running line through an approved means.

(4) Hand Signals— (i) Hand Signals shall normally be used only for the shunting of works train in depot, or at the site of work, or in extreme emergency;

- (ii) any light other than "Green" or any object waived violently shall be interpreted as a stop signal;
- (iii) "STOP" shall be indicated by—
 - (a) a Red lamp;
 - (b) raising of both arms above the head;
 - (c) waiving a white light rapidly from side to side;
 - (d) a Red flag;
- (iv) "PROCEED" shall be indicated by a Green lamp held steadily;
- (v) hand signals for shunting and train movements shall have the following configurations:-

ASPECT

INDICATION

- | | |
|--|---------------------------|
| (a) A Green lamp or flag moved slowly up and down | Move away from the signal |
| (b) A Green lamp or flag waved from side to side across the body | Move towards the signal |
| (c) A Red light or flag | Stop |

- (vi) when during cautious driving or shunting, the speed of a train is to be reduced, the hand signal for movement shall be given at a slower and slower rate and when a stop is required, a STOP signal shall be given;

- (vii) each Station Control Room shall have at least one hand lamp capable of displaying Red, Green and White aspects readily accessible and in working order and each Station Controller shall be conversant with its location and its proper use;
- (viii) each Delhi Metro Airport Express Line employee involved in the shunting of work trains, the operation of work trains at a maintenance site and the operation of work trains within an Engineer's Possession, shall carry a hand lamp capable of displaying Red, Green and White aspects in working order and shall be conversant with its proper use and in addition, he shall also carry a Red flag and a Green flag.

17. Provisions of Signals.—(1) Fixed signals shall be provided on running lines at the approach to all points and crossings of interlocked areas and located in such a way that trains will stop at a safe distance from any fouling movement or location.

- (2) All depot tracks and any other tracks not equipped with Automatic Train Protection shall be controlled by fixed signals for both entry and exit.
- (3) All single ended tracks shall be provided with at least one permanent red aspect light to indicate the point beyond which train shall not proceed.
- (4) Stopping markers shall be provided at all platforms to indicate where a train of a given length will stop for the convenient detraining and entraining of passengers, where trains of varying lengths may operate, separate markers will be provided for trains of each potential length.

18. Working of Signals and points.—(1) Control of signals and points shall be from a route setting panel or work-station, and complete routes, points and signals, will be cleared by a single operation under normal conditions.

- (2) Any failure of vital equipments shall cause the signaling system to display a more restrictive indication.
- (3) Any route which has been cleared for a train shall not be cancelled until it is cleared by the train entering the route except,—
 - (a) in case of emergency; and
 - (b) in case where operating conditions require that an alternate route be cleared and in this case, the alternative route shall not be made available for clearance until the pre-set time, defined under special instructions, has elapsed from the time the original route was blocked.

- (4) In conditions of failure of route setting controls, points can be set individually from Operations Control Centre, Station Control Room or locally as may be necessary.

19. Control of Signaling.—(1) (i) Main line signaling is controlled from an Operations Control Centre and operates normally under automatic control with routes being set and train intervals regulated by computer control;

- (ii) the Traffic Controller shall be responsible for maintaining the services at the scheduled level as far as practicable and for restoring the train services following a delay or disruption;
- (iii) the Traffic Controller at the Operations Control Centre may adjust the timetable and may intervene manually to set and clear routes if the timetable needs to be varied or in the event of a major disruption;
- (iv) normally signaling system will permit only one train at a time in one Tunnel Ventilation Section, more than one train in one Tunnel Ventilation section can be sent only in case of emergencies, and in a case the Traffic Controller decides to send additional trains in a Tunnel Ventilation section already occupied by a train, he shall set the route manually for additional trains and shall advise train operators about this before authorising them to proceed;
- (v) the Traffic Controller, if required, may hand over control of the signals at specific station to the Station Controller and a local control panel or work-station shall be provided in the station control room for this purpose; .
- (vi) in case of complete failure of control from Operations Control Centre, the entire control may be transferred to a standby control centre at an alternate location, which may be at separate locations for traffic control and control of traction power;
- (vii) the Traffic Controller shall have control of all routes on the main line outside of depots;
- (viii) train movement shall normally be under computer control but the Traffic Controller has the capability of setting routes manually and of setting individual points, if necessary.

- (2) **Safety Communication.**—(i) all communication between Operations Control Center and train operators, Station Controller, maintenance staff of electrical, rolling stock, signal and telecommunication and track structures department and other pertaining to movement of trains shall be tape-recorded and preserved for

incident analysis and, training, and the mode of preservations and its duration shall be specified in special instructions;

- (ii) the Delhi Metro Airport Express Line employees shall initiate and acknowledge radio messages in a manner that ensures establishment of communication only between intended parties;
- (iii) messages affecting train movements shall be addressed by the Traffic Controller to only one train at a time:
 Provided that in an emergency, a blanket message may be sent by the Traffic Controller to all trains in or approaching a particular area, which must be acknowledged individually by all concerned train operators:
 Provided further that in an emergency, such message may be given by the Station Controller, if authorised by the Traffic Controller in this behalf.
- (3) Running Lines—(i) the Signaling system on the running line shall be a full Automatic Train Protection system;
- (ii) if the speed which permits a train running on Automatic Train Protection to stop under normal braking within a limit of safety, is exceeded, an irrevocable emergency brake application is automatically made which ensures that the train does not proceed beyond the safe limit;
- (iii) normal operation of the train running on Automatic Train Protection is monitored from indication on the train operator's console and each main running line is duly signaled for operation;
- (iv) certain lines are equipped for automatic train operation with provision for the train operator to assume manual control of the train if required;
- (v) in the event of failure of the Automatic Train Operation equipment and on lines not so equipped, train operators shall control their train up to the speed indicated on the console;
- (vi) where no cab indication is available, train shall be automatically restricted to a maximum speed of twenty five kilometers per hour in "Restricted manual" mode;
- (vii) fixed signals are provided at approach to all points and crossings of the interlocking area.
- (4) (i) Station Controller's control panel or work-station shall have the capability of setting routes within the area of control, and of setting individual points when necessary;
- (ii) on each platform, there shall be an emergency stop plunger and in the Station Control Room, a switch for each platform which when operated shall cause any approaching train to stop before it enters the platform;
- (iii) any train entering, stationary or leaving the platform shall experience a full irrevocable emergency brake application.
- (5) (i) The depot tracks may not be equipped with full complement of Automatic Train Protection and trains shall be automatically restricted to a maximum speed of twenty five kilometers per hour and the train operator may further restrict the speed of the train in the depot lines to a lower value as provided in the special instructions;
- (ii) movements within depots shall be controlled by fixed colour light signals;
- (iii) control of movements within the depot shall be exercised by a Depot Controller from a control panel or work-station located within the depot;
- (iv) the Depot Controller shall use a control panel or work-station for setting and clearing of routes within the depot;
- (v) instructions to train operators as to which siding they shall drive or give permission to depart may be given by train radio on a dedicated depot channel distinct from that used by Operations Control Center;
- (vi) in the event of the failure of the radio, a Public Address system may be used;
- (vii) either a verbal instruction or a proceed indication from the fixed signals shall be received before a train may move into a depot from main-line;
- (viii) both a verbal instruction and a proceed indication from the fixed signals shall be received before the train may depart from the depot on to the main line.
- (6) (i) Local operation of points on running lines as and when required may only be undertaken by a Station Controller with the permission of the traffic controller as the crank handle used to manually operate the points is interlocked through a key which, when released by Operations Control Center controller or Station Controller, shall inhibit setting of routes over the points concerned, and such transfer of control should be acknowledged by the station controller before the local control can be activated;

- (ii) some points in depots are trailable, in the event of a route failure they need not be correctly set before a movement is authorised over them in the trailing direction, and non trailable points shall be protected by fixed signals.
- (7) (i) Some lines of the network are equipped with Automatic Train Operations in which the acceleration, braking, observance of speed restrictions and observance of signal commands are undertaken automatically and the train operators shall close the train doors and start the train from a station and monitor its functioning;
- (ii) all Passenger trains are equipped with Automatic Train Protection equipment and can be driven manually under the control of the Automatic Train protection system, any over speed or failure to brake at the appropriate time results in an irrevocable emergency brake application which shall be referred to as Coded Manual Mode;
- (iii) if Automatic Train Protection information is not available from the track side equipment, the train can be driven with traffic controller's permission in "Restricted Manual" Mode In which the on board Automatic Train Protection equipment restricts the speed of the train to twenty five kilometers per hour and when the Automatic Train Protection information is again available from the track, the mode automatically upgrades to Coded Manual;
- (iv) if the on board Automatic Train Protection equipment is also defective, the train may be driven in High Speed Cut out Mode or Low Speed Cut out Mode of control as authorised by Traffic Controller and when authorised by the Traffic Controller, the train operator may open and operate a sealed switch and drive the train without Automatic Train Protection and in this mode the train operator shall limit the speed of the train at forty kilometers per hour in High Speed Cut Out Mode and twenty five kilometers per hour in Low Speed Cut Out Mode and be responsible for safe movement of the train.

20. Train detained on Line.—(1) If a train operating under Automatic Train Operation or cab signals comes to a stop on a running line and does not receive a proceed code within sixty seconds, the train operator shall inform to the traffic controller by the radio and ask for instructions.

- (2) The Traffic Controller shall check his indications and if he is satisfied that there is no train ahead, he may instruct the train operator to proceed in Restricted Manual Mode exercising utmost vigilance so, that he may stop short of any obstruction.
- (3) If, after traveling some distance, a proceed indication is received by the train, the train shall automatically upgrade to the Coded Manual mode of control and the train operator shall again inform the Traffic Controller and if the train is fitted with Automatic Train Operation, Automatic Mode of the control may be selected.
- (4) If the cause of the problem is confirmed as a track side equipment malfunction, the Traffic Controller may instruct subsequent trains without waiting for the train operator to seek instructions provided the preceding train has passed through the affected section and reported resumption of Coded Manual mode.
- (5) A train operating without receipt of proceed code shall stop at fixed signals irrespective of their aspect, and the train operator shall contact the Traffic Controller by the radio and ask for instructions.
- (6) The traffic controller shall consult the concerned station controller in control of the signaling and decide whether or not the train may proceed.
- (7) If there are no points in the route ahead, the Traffic Controller may instruct the train operator to proceed as far as the next fixed signal at a reduced speed (in any case not more than twenty five kilometers per hour speed) such that he can stop short of any obstructions and if after traveling some distance, a proceed indication is received by the train running on Restricted Manual mode, the train shall automatically upgrade to the Coded manual mode of control and the train operator shall again inform the Traffic Controller and if the train is fitted with Automated Train Operation, this mode of the control may be selected.
- (8) If there are points in the route, the traffic controller and the station controller shall examine the indication of the points and if indications at the station and the Operations Control Centre agree that all points are set correctly and locked, the traffic controller may instruct the train operator to proceed as far as the next fixed signal at a reduced speed such that he can stop short of any obstruction and if after traveling some distance, a proceed indication is received by the train running on Restricted Manual mode, the train shall automatically upgrade to the Coded manual mode of control and the train operator shall again inform the Traffic Controller and if the train is fitted with Automated Train Operation, this mode of the control may be selected.
- (9) If points are not indicated as set and locked, the traffic controller shall instruct the station controller to examine the concerned points, if they are lying in the incorrect position, he shall manually set the points with the crank handle from the station control room and the crank handle is interlocked through a key which, when released, will inhibit setting of routes over the points concerned and the points shall be secured with a clamp and padlocked and the train instructed by hand signal to proceed.

21. Absence of cab signaling.—(1) Failure of the cab signalling shall initiate an irrevocable emergency brake application.

- (2) The train operator shall report the occurrence to the Traffic Controller and seek instructions.
- (3) The traffic controller shall verify as far as practicable from indications on his diagram that the problem is not caused by a track side fault or another train and if no cause is apparent, he shall instruct the train operator to select the Restricted Manual mode and try to move ahead exercising utmost vigilance so, that he may stop short of any obstruction.
- (4) If the train still does not move, the traffic controller shall authorise the train operator to operate the Cut Out switch and to proceed in Cut Out mode of control to the next station exercising utmost vigilance so, that he may stop short of any obstruction.
- (5) At the next station, passengers shall be detrained and the train worked to depot or a suitable siding.

22. Failure of fixed Signals.—(1) If a train operator observes that a fixed signal is not displaying any aspect, he shall report the condition to the traffic controller.

- (2) If cab signal indications are available, the train shall proceed according to these indications.
- (3) If the train is operating without cab signal indications, the train operator shall stop the train at the signal and seek instructions from the traffic controller by radio.
- (4) All, concerned staff shall then follow the provisions of sub-rules (6) to (9) of rule 20.

23. Failure of route setting.—(1) If a route through an interlocking area cannot be set automatically or by manual control from the Operations Control Centre, the control of the area shall be passed to the local Station Control Room.

- (2) If the route cannot be set from the Station Control Room signaling control panel or work-station, the Traffic Controller shall instruct the train operator to secure his train and wait for instructions.
- (3) The Traffic Controller and the Station Controller shall examine the indications for the points and if indications at the station and at Operations Control Centre agree that all points are set correctly and locked, the traffic controller may instruct the train operator to select Restricted Manual mode and proceed at reduced speed such that he can stop short of any obstruction, and once cab signals show a proceed indication, Coded Manual mode shall be automatically resumed and if the train is equipped with Automatic Train Operation, then this mode may be resumed.
- (4) If any point indication is missing or shows the points set for the wrong direction, or there is a discrepancy between the indications at the station and in Operations Control Centre, the station controller shall examine the position of the points himself, if they are lying in the wrong direction, he shall manually set the points with the handle from the station control room and the points shall be secured with a clamp and padlock and the train instructed by hand signal to proceed, and if after traveling some distance, a proceed indication is received by the train running on Restricted Manual mode, the train shall automatically upgrade to the Coded manual mode of control and the train operator shall again inform the Traffic Controller if the train is fitted with Automated Train Operation, this mode of the control can be selected.
- (5) The Station Controller, after examining the position of the points under sub-rule (4), shall then return to the station and report to the Traffic Controller that the route remains secured and any subsequent train may be instructed by radio to proceed.
- (6) In depot, the Depot Controller may instruct the train operator by radio to proceed if—
 - (a) point indications for all facing points in the route show the points to be set and locked in the correct position;
 - (b) any points not showing an indication shall be traversed in the trailing direction.
- (7) If points for which indications are not available have to be traversed in the facing direction, the Depot Controller shall set the points manually and secure them in the correct position with the clamp and padlock before authorising the train to proceed.

CHAPTER IV

WORKING OF TRAINS

24. General.—(1) No person shall drive a train unless he is in possession of a valid certificate of competency issued by an Authorised Officer of the Delhi Metro Railway Administration.

- (2) No train operator shall be booked to work a train until he has learnt the road and signed a certificate that he is fully acquainted with it and for this purpose, he shall be booked for minimum three round trips including one trip during night before being put to work the train independently.
- (3) A train operator who has not worked on a section for three months or more should be given road learning trips to refresh his knowledge as under :

DURATION OF ABSENCE	NO. OF ROAD LEARNING TRIPS
3-6 months	1 round trip
Over 6 months	3 round trips

- (4) No train shall be driven on a running line from the rear cab except,—
- a locomotive working within an Engineer's Possession under the control of hand signals;
 - in exceptional circumstances, when authorised by an official not below the grade of Operations Control Centre Traffic Controller and a look out shall be positioned in such cases at the leading end with the capacity to apply the emergency brake and the speed of the train shall not exceed ten kilometer per hour in such cases.
- (5) In depot, the train shall be always driven from the leading cab in the direction of travel or otherwise the train operator in the rear cab shall be instructed by cab to cab telephone by a second qualified train operator in the leading end cab.
- (6) In depot, where a part consist or damaged train cannot be driven from the leading end, a look out shall be posted at the leading end, the train operator shall have the means of sounding an audible warning and, if practicable, the means of applying the emergency brake.
- (7) Each train while manned shall show two white lights to the front and two red lights to the rear in the direction of travel.
- (8) A stationary train on a running line shall be secured and shall show two red lights at each end of the train.
- (9) A train stabled in a depot or siding shall show at least one red light at each end at a double ended siding and at the outermost end in the dead end siding.

25. Service Regularity.—(1) Every effort shall be made by Operations Control Centre Staff, station staff and train staff to ensure that scheduled intervals between trains are maintained.

- Each train operator shall start his train from terminal station as soon as he gets the Departure Order Indication.
- Each train Operator shall start his train from each intermediate station at the time indicated by the Departure Order Indication.
- Each train operator shall follow any instruction from the Traffic Controller which varies the scheduled timings of his train.
- Each train operator shall be supplied a copy of the current working timetable applicable to the line on which he is working and he shall be in possession of such time table while on duty.

26. Speed of trains.—(1) Every train shall be run on each line of the Delhi Metro Airport Express Line within the limits of speed as specified in the approved special instructions.

- The speed of the trains in Automatic Mode shall be automatically controlled by the Continuous Automatic Train Control system.
- In Coded Manual mode, the train operator shall regulate the speed of trains according to the cab signals, the maximum permissible speed shall not be exceeded and the speed of the train shall be such that it can be stopped within the distance indicated, as being the limit of safety and the failure to do so shall result in irrevocable application of emergency brakes.
- In Restricted Manual mode, the maximum speed of the trains shall only be automatically regulated, to twenty five kilometer per hour and the train operator shall further restrict the speed as required by special instructions while operating in this mode on run on sight.
- In Cut out mode, the speed of train shall be manually regulated by the train operator as required and the traction to the EMU train shall be cut off above twenty five kilometer per hour in case of Low speed cut out mode and forty kilometer per hour in case of High speed cut out mode and the train operator shall further restrict the speed as required by special instructions while operating in this mode on run on sight.
- The maximum speed of trains in shunting shall not exceed ten kilometer per hour.
- The speed of other rail borne vehicles shall be restricted as provided in special instructions.

- (8) The speed of train in condition of low visibility while operating in Restricted Manual mode or Cut out mode shall be governed by special instructions.

27. Caution Order.—(1) Whenever in consequence of the track or overhead equipment being under repair, or for any other reason, special precautions are necessary, a caution order detailing the kilometers between which such precautions are necessary, the reason for taking such precautions and the speed at which the train shall travel, shall be handed over to the train operator at the stopping station short of the place where such precautions are necessary or at such other stations or work place and in such a manner as specified under special instructions and in addition, the Traffic Controller and the Station Controller shall ensure that the caution order for speed restriction has been suitably incorporated in the Continuous Automatic Train Control system.

- (2) The train speed shall be reduced to fifty kilometers per hour when passing through station and in case it is not possible to close any platform screen door or platform edge door, while receiving, dispatching or passing any train, the speed of the train shall be restricted to twenty kilometer per hour and an audible warning shall be sounded while entering or leaving the platform.

28. Train Staffing.—(1) Each train shall be manned by only one train operator.

- (2) No person shall be allowed to travel in the Train Operator's cab except a cab authorised trainee or apprentice train operator, a driving inspector and other authorised person as laid down in special instructions.
- (3) Each train operator shall, at all times when on duty, be in possession of—
- (a) a train operator's handbook containing the general rules and special instructions and the operating and trouble shooting procedures for the train;
 - (b) the current Working Timetable for the line;
 - (c) two pairs of such spectacles he is required to wear under medical advice;
 - (d) a hand lamp capable of showing red, green and white aspects;
 - (e) a watch; and
 - (f) a First Aid box.
- (4) Each train operator when reporting for duty shall examine any notice issued for his guidance and in particular those which require his special attention on the specific day and line.
- (5) The train operator shall undergo breathalyzer test at the time of sign-on and sign-off.
- (6) The Train Operator shall check continuity and adequacy of brake power and air pressure or pneumatic pressure before taking the train out of depot and conduct brake power feel test at the first available opportunity.
- (7) In the event of a train operator becoming incapacitated while driving a train, he shall, if capable, inform the Traffic Controller who shall inform the Station Controller at the next station.
- (8) If the train is under Automatic Train Operation control, it shall arrive at the next station under automatic control and the train operator may be relieved at that station for medical attention.
- (9) The Station Controller (if he possesses the competency certificate) shall work as train operator till such time as another train operator is made available and the senior most booking clerk qualified in the duties of the Station Controller or Assistant Station Controller, wherever provided, shall be in-charge of the Station during the absence of the Station Controller.
- (10) If the train is under manual control, it may get stopped between stations and in this case, the Station Controller at the station in rear of the train shall board the following train, instructs the train operator to select Restricted Manual mode and proceed to the rear of the stalled train.
- (11) The Station Controller shall then instruct the train operator to close down his driving position, secure the train and leave it in that condition until further instructions from the traffic controller.
- (12) The Station Controller shall then board the stalled train, go to the leading cab and drive the train to the next station where the train operator may be relieved for medical attention and on arrival at the next station, the Traffic Controller shall be informed that the following train may now be authorised to resume the normal working.
- (13) The Station Controller shall continue to drive the train until such time when another train operator shall be made available. Once relieved by train operator, the station controller shall return to his station as speedily as practicable.
- (14) In case, there is no following train, the Traffic Controller shall arrange to provide a rescue train operator from the leading direction train, if necessary, as provided in special instructions.

29. Train Defects.—(1) No train with defective safety equipments, cab signaling, leading cab controls, interior lighting, brakes or doors shall remain in passenger service and shall be removed to depot and replaced by a serviceable train at the earliest opportunity.

- (2) (i) If traction power is lost on any car, the train need not be withdrawn from service, if power is lost on more than one car and the reduction in speed causes delay to following trains, the passengers shall be detrained at the station and the train worked empty, otherwise, the train may remain in passenger service until it can be replaced by a serviceable train;
- (ii) in the event of a mechanical defect in the traction motor or drive which causes the wheels to lock, the train shall be stopped immediately and shall not be moved until clearance has been given by a Rolling Stock Supervisor;
- (iii) if a Train operator finds that the train cannot be driven or braked from the leading end cab, passengers shall be detrained as per the provisions referred in clauses (iv) and (v) of this sub-rule;
- (iv) such an occurrence may usually happen at a station and a terminal in which case the passengers shall be discharged at the station itself and to dispatch the train to the depot, the station controller shall board the train and act as look out in the leading cab while the train operator drives from the rear cab in Cut out mode. Information on signals and cleared routes shall be passed by cab to cab telephone and train speed restricted to a maximum of ten kilometer per hour;
- (v) In the unlikely event that the defect causes a train to stop between stations, the traffic controller shall arrange another train operator or if necessary a Station Controller competent to drive the train to reach the failed train and drive the train from rear cab in Cut out mode with leading cab train operator acting as look out and the information on signals and cleared routes shall be passed by cab to cab telephone or radio and train speed restricted to a maximum of ten kilometer per hour.
- (3) (i) Upon failure of any train control system the train operator shall bring the train to a complete stop, if the train can still be operated by applying suitable isolations in the train control system, the train operator shall consult Traffic Controller and seek further instructions, in consultation with Rolling Stock Supervisor;
- (ii) when such failure of the traction control happens on a running line and renders the train inoperative even by applying appropriate isolations in the Train Control and Monitoring System, the train operator shall inform the Traffic Controller that his train is stalled and requires assistance to move and in this case the train shall be dealt with in accordance with rule 51.
- (4) (i) Failure of brakes to apply or to release shall be indicated on the Train Control and Monitoring System panel, if brakes fail to apply upto a maximum of any two cars, passengers must be detrained at the next station and the train worked to depot at a speed not exceeding twenty five kilometer per hour;
- (ii) if brakes fail to apply on more than two cars, the train shall be brought to a stop as soon as possible by application of the emergency brake and shall not proceed until authorised by a competent person from the Rolling Stock Maintenance department;
- (iii) if brakes fail to release on up to a maximum of any two cars, the brakes shall be isolated on the affected cars; the brakes released by local control; passengers shall be detrained at the next station and, the train worked to depot at a speed not exceeding twenty five kilometer per hour;
- (iv) if brakes fail to release on more than two cars no attempt shall be made to move the train until authorised by a competent person from the Rolling Stock Maintenance Department.
- (5) (i) If doors on a train are not indicated as closed, the train shall not start from a station, if doors cannot be closed by hand or there is no obviously open door and the doors closed indication is still not received, passengers shall be detrained and the train shall be worked empty until it can receive attention from the Rolling Stock maintenance department;
- (ii) if some doors of train do not open at stations but after closing the doors all doors are indicated as closed, the train may remain in passenger service, in peak period, the extended dwell times at stations that could result from some doors not opening may make it desirable for the train to be withdrawn from service to avoid delaying the following trains.
- (6) Failure of an air conditioning unit shall be indicated on the Train Control and Monitoring System panel and although it has no effect on the safe operation of the train the train operator shall report such failure to Operations Control Centre, so that rake receives prompt attention to relieve hardship to passengers.

- (7) (i) Failure of main car lighting on one or two cars shall be reported by the train operator to the Operations Control Centre and the train may continue in passenger service to the end of its trip provided the emergency lighting is working satisfactorily and at the terminal it shall be withdrawn from service or replaced by a good train;
- (ii) if all main train lightings fail or main lighting and emergency lighting both fail, on the same car, passengers shall be detained at the next station and the rake withdrawn from service.

30. Examination of Trains.—(1) Each train shall be examined by a competent person from the Rolling Stock Maintenance department before being offered for passenger service.

- (2) The examination shall ensure that all functions of the train are working correctly and in particular safety devices, such as:
 - (i) cab signaling;
 - (ii) safety brake circuits;
 - (iii) train, Depot control centre, Operations Control centre radio;
 - (iv) head and tail lights;
 - (v) Train Control and Monitoring System display panel;
 - (vi) brake gears;
 - (vii) isolating cock ties intact;
 - (viii) miniature circuit breaker and safety switch seals intact ; and
 - (ix) any other item specified under special instructions.
- (3) The competent staff shall sign a certificate of safety test indicating duration of its validity, which shall remain in the leading cab in the direction of departure.
- (4) The train operator who runs the train from the depot shall check that the certificate is up to date and currently valid before moving the train and he shall also check the head lights, the tail lights, the marker lights and the speedometer of the train.

31. Duties of a Train operator.—(1) The train operator shall pay immediate attention and obey every signal and shall always be vigilant and cautious and keep a sharp look out.

- (2) When a train operator is working under Run on Sight method, he shall not pass a fixed signal that refers to his train, unless after bringing his train to a stop, he is either given a written authority by the Station Controller to proceed past such signal or is authorised by the Operations Control Centre or the Traffic Controller on train radio in accordance with special instructions.
- (3) The train operator shall not operate the train at higher than the maximum authorised speed.
- (4) The train operator shall be alert for changing rail conditions and shall exercise extra care when operating in areas which may be affected by grease, oil, water or other substance, which could cause running rails to become slippery and shall adjust their speeds accordingly.
- (5) When closing the train doors, the train operator shall observe the platform end, as far as practicable, and prevent the closing doors from striking boarding passengers.
- (6) If the doors are obstructed or the doors closed indication is not received, the train operator shall reopen the doors and close them again.
- (7) In trains operating under Automatic Mode, the train operator shall start the train after closing the doors, and all further progress to the next station and the opening of doors there takes place automatically, unless manual opening of doors is selected.
- (8) In trains operating under Coded Manual mode, the train operator shall drive the train, observing and obeying cab signals, to the next station and shall stop the train at the appropriate stopping mark, doors of the train shall not be opened until the train has come to a complete stop and the platform screen doors can be opened manually from the local panel provided near the cab on the platform.
- (9) In trains operating in Restricted Manual mode or one of the Cut out mode, the train operator shall drive the train under Run on sight method and shall stop the train at appropriate stopping location, doors of the train shall not be opened until the train has come to a complete stop and the platform screen doors may be opened manually from the local panel provided near the cab on the platform.
- (10) If a train stops short of its proper stopping place, even in Automatic Mode, the train operator shall manually drive the train to its proper stopping place before opening the doors.

- (11) If a train stops beyond its normal stopping place but with the doors still on the platform, the train operator shall contact the Traffic Controller to take his permission for reversing so as to align the train at proper stopping place.
- (12) If the train stops beyond the end of the platform, the train operator shall seek instruction from the Traffic Controller and if the traffic Controller can prevent the following train from approaching the platform by using the signaling controls, he may do so and then authorise the train at the platform to reverse until all doors are at the platform and train is correctly positioned at stopping place, otherwise, an announcement shall be made to the passengers and the train may proceed to the next station without opening the doors, and if the train is the last train of the day, the train may be reversed on instruction of the traffic controller and stopped at the normal stopping place.
- (13) If a passenger emergency alarm is operated in the train, the train operator shall try to establish voice communication with the location by intercom or public address, and he shall try to establish the reason for the operation of alarm but, unless there is a clear and immediate danger to the train and its passengers, he shall continue to the next station before taking any action.
- (14) In case of low visibility rendering the sighting of signals difficult, the train operator while driving in the Coded Manual Mode or Cut out mode or Restricted Manual Mode shall not proceed unless authorised specifically by the Traffic Controller, in which case he shall proceed very cautiously and be prepared to stop short of any obstruction and when the visibility is restored to normal, he shall advise the Traffic Controller and proceed as per instructions given by him.

32. Locomotives, works trains and maintenance vehicles.—(1) Locomotives, works trains, and self-propelled maintenance vehicles equipped with Automatic Train Protection equipment shall be worked as per all relevant rules made under the Act for operation on main lines and in depots as for passenger trains.

- (2) The train operator of a self-propelled maintenance vehicle which is permitted to operate on running lines shall hold a certificate of competency as a train operator or to be accompanied by a person holding certificate of competency and in the latter case, the person holding the certificate of competency is responsible for the observance of these rules in respect of the operation of the vehicle.
- (3) Before departing from depot, or from a work site where the train has been uncoupled, the train operator of the leading locomotive shall—
 - (a) ensure that the train is fully coupled;
 - (b) carry out a continuity test of the automatic brake; and
 - (c) verify that all handbrakes have been released.
- (4) Subject to sub-rule (2), the train operator of a locomotive works train or self-propelled maintenance vehicles, shall possess at all times, when on duty—
 - (a) a hand lamp capable of showing a red, green and white aspects; and
 - (b) any special notices relating to the working of works trains.
- (5) Any unpowered vehicles, stationed on a siding or on the running line, shall be secured by the application of sufficient number of handbrakes.
- (6) Any such vehicle or group of vehicles shall have a lamp attached to an outermost vehicle displaying a red aspect in the direction of approaching trains and on a running line such lamps shall be placed at both the ends of the vehicle or group of vehicles.
- (7) Any self-propelled maintenance vehicle which is not fitted with Automatic Train Protection equipments shall be taken on running line only if—
 - (a) during revenue service period, it is coupled to a locomotive or other vehicle which is so equipped; or
 - (b) during revenue service period, it is working within the limits of Engineer's Possession; or
 - (c) during non-revenue service period, it is running on line of sight method at a speed not exceeding twenty five kilometers per hour.
- (8) Shunting of vehicles to make or break works train consists shall only take place in designated depot areas.
- (9) The maximum speed of non-Automatic Train Protection equipped vehicles shall be limited in accordance with special instructions.
- (10) Fly shunting of any vehicle is expressly prohibited at any time.

Explanation : In this rule, a "fly shunt" is made when two vehicles are sent forward unattached either together or one immediately after the other and placed on different lines necessitating the points being reversed after the passage of the leading vehicle.

CHAPTER V

PLATFORM DOORS

33. General.—Various Doors are provided at platform to prevent undesirable access to trackside by passengers, and the Delhi Metro Airport Express Line staff.

34. Kinds of Platform doors.—The Delhi Metro Airport Express Line shall consist of the following various doors, namely :—

- (a) Platform Screen Door—these doors are powered glass doors located along the platform at the platform edge throughout the passenger area with door locations corresponding to the train car passenger door locations;
- (b) Platform Edge Door—these are powered steel doors located along the platform at the platform edge in the baggage handling area with door locations corresponding to the train baggage car doors;
- (c) Manual Secondary Door—these are manual glass doors located at one end of platform (end where Platform Edge Doors are not provided) to provide access between platform and the trackside;
- (d) Emergency Escape Door—these doors are located around Platform Screen Doors of leading and trailing passenger cars and are meant for use in emergency situations;
- (e) Fixed Panel—platform length sections not provided with any of Platform Screen Doors or Platform Edge Doors or Emergency Escape Doors or Manual Secondary Doors are provided with fixed glass screens called Fixed Panel.

35. Normal working of doors.—(1) Platform Screen Door—

- (i) Opening or closing of the Platform Screen Doors shall be after receipt of the DOORS OPEN or DOORS CLOSE command signals from the Signalling Link;
- (ii) signalling link enables automatic operation of the Platform Screen Doors only when the train stops within $\pm 500\text{mm}$ of its normal stopping position, in the rare event of a train stopping outside this limit, the train may be driven under operator's control in Cut out mode, if necessary, to reposition it, and allow normal operation of the Platform Screen Doors when correctly positioned in accordance with sub-rules (9), (10) and (11) of rule 31.

- (2) Platform Edge Door—Opening or closing of the Platform Edge Door will be by authorised Baggage Handling operator, after receipt of indication of the DOORS OPEN or DOORS CLOSE command signals from the Station Management System to Baggage Handling Area Local Control Panel located in the Baggage Handling area.
- (3) Manual Secondary Door—The Manual Secondary Door may be opened from the platform side by using a special maintenance staff key as the doors are designed to swing open and be held at an open position of 90° which shall automatically revert to closed and locked position safely if it is left open at less than 90° without the need for staff intervention.

36. Abnormal working and emergency usages of doors.—

- (1) Platform Screen Door—(i) In case any Platform Screen Door does not open automatically due to any failure, train passenger can go to the platform after opening the Platform Screen Door by using the Manual Release Handle located on the track side of the door ;
- (ii) if the Platform Screen Door doesn't open or close automatically after train doors opening or closing, then, the train driver or maintenance staff may open or close all Platform Screen Doors using Platform Screen Doors Local Control Panel located at both ends of platform with the help of staff special key ;
- (iii) maintenance staff can open or close each individual Platform Screen Door from platform side using staff special key from the door header box access panel located above the each such doors , if needed ;
- (iv) any defective Platform Screen Door may be isolated by using staff special key from the Platform Screen Door header box access panel located above each door, if needed ;
- (v) if it is not possible to close any platform screen door, the speed of all trains entering the station, leaving the station or passing through the station shall be restricted to a maximum speed of twenty kilometers per hour and in addition, an audible warning shall be sounded by all trains while entering the station.
- (2) Platform Edge Door—(i) If platform edge door local panel does not receive indication of the doors open or doors close command signals from the signalling link, then the train driver or maintenance staff can provide this indication to Platform Edge Door local panel by using platform screen door local panel with the help of staff special key and after receiving open or close indication on Platform edge door local panel, Baggage Handling operator can open or close Platform Edge Doors;

- (ii) Baggage Handling operator can open or close each individual Platform Edge Door using staff special key from the Platform Edge Door header box access panel located above each such door, if needed;
- (iii) any defective Platform Edge Door may be isolated by using staff special key from the Platform Edge Door header box access panel located above each such door, if needed ;
- (iv) if it is not possible to close any platform edge door, the speed of all trains entering the station, leaving the station or passing through the station shall be restricted to a maximum speed of twenty kilometer per hour and in addition, an audible warning shall be sounded by all trains while entering the station.
- (3) Manual Secondary Door—(i) In case of emergency evacuation from tunnel or trackside the Manual Secondary door may be opened from the trackside by using a push bar;
- (ii) The door will be designed to swing open and be held at an open position of 90° and the door shall automatically revert to closed and locked position safely if it is left open at less than 90° without need for staff intervention.
- (4) Emergency Escape Door—(i) If train does not stop at the correct position and opened train doors are not in front of Platform Screen doors or under other specified conditions provided in special instructions, the passengers from the train can detrain to the platform after opening the emergency escape door by pressing the emergency push bar located on the track side of the emergency escape door;
- (ii) the door will be designed to swing open and be held at an open position of 90° and the door shall automatically revert to closed and locked position safely if it is left open at less than 90° without need for staff intervention.
- (5) Any door which has been manually released from track or platform side shall then be subjected to a gentle reclosing force, against which it can be pushed or held open, which shall ensure that the door returns safely to the closed and locked position afterwards, without need for staff intervention.

37. Indications.—(1) Door open indicator— (a) when platform screen door or platform edge door is under opening and closing process, the door opening indicator flashes and chime is activated;

- (b) when platform screen door or platform edge door is under fully opened position, the door opening indicator is illuminated and chime is deactivated;
- (c) when platform screen door or platform edge door is under closed and locked position, the door opening indicator is extinguished and chime is deactivated.
- (2) Indicators above manual secondary door or emergency escape door— One each light emitting diode indicator is provided above each manual secondary door or emergency escape door leaf to give closed and locked indications, respectively.
- (3) Obstruction detection—(a) Sensors are provided to detect any person trapped between train door and Platform Screen door at station with curved platform, when all platform screen doors and platform edge doors are closed by the train operator, the sensors shall check and give following indications on Platform Screen door local panel at both headwall and tailwall:
 - (i) nobody trapped - Green; and
 - (ii) somebody trapped - Red flashing,

unless sensors detect all doors clear, Platform Screen door system will not give clearance for train departure;

- (b) in case of detection of an obstruction in between two Platform Screen door leaves of a Platform Screen door resulting in non closure of such door, the door makes three attempts to close automatically, if the obstacle is removed in these attempts Platform Screen door closes again, if obstacle is still present, then the Platform Screen door stops in unlocked position and is free to be pushed back by hand and once the obstruction disappears, train driver can open and close the doors again and if the problem persists, then, station staff shall attend the affected door.

CHAPTER VI

CONTROL AND WORKING OF STATIONS

38. Responsibilities of Station Controller.— Each Station Controller shall—

- (i) open the station atleast ten minutes before the advertised time of the first train;
- (ii) carry out an inspection of the station premises, at the start of his duty period recording any defects or irregularities found and reporting the same to authorities concerned including the operations control centre for prompt rectification;

- (iii) be responsible for the supervision of the passenger flows, and the provisions of adequate barriers and escalator services, ensuring that all staff renders prompt assistance to passengers;
- (iv) be responsible for reporting any defect and failure of any equipment on the station to the appropriate maintenance department;
- (v) be responsible for the training of the station staff in local rules and conditions, for monitoring of their performances, discipline and administration;
- (vi) inspect the station after the departure of last train to ensure that no unauthorised persons remain on the premises and then lock all the entrances, as required;
- (vii) be responsible for keeping a log book which details occurrence on the station which shall include among other things, timings and reports of inspections, timing and location of maintenance activities, complaints or request from passengers, instruction from the traffic controller period of local control of signaling and unusual incidents; and
- (viii) be responsible for control and Operation of local panel and work station with the approval of the Traffic Controller.

39. Responsibilities of Platform Supervisor.—The Platform Supervisor, where provided, shall—

- (i) monitor the boarding and alighting of passengers and be alert to observe any accident and report each to the station controller;
- (ii) when a dangerous situation arises, operate the emergency stop plunger to stop any train on or approaching the platform and report his action to the Station Controller;
- (iii) handle any malfunctioning of Platform Screen Doors;
- (iv) monitor proper functioning of gate line operations;
- (v) manage customer interface;
- (vi) monitor platform attendance;
- (vii) manage trolley circulation; and
- (viii) be responsible for platform cleaning.

40. Responsibilities of Baggage Handling Supervisor.— The Baggage Handling Supervisor, where provided, shall—

- (i) monitor the entire baggage handling system to ensure smooth movement of passenger baggage; and
- (ii) take appropriate action as provided in special instructions in case of any abnormality in the Baggage handling system.

41. Responsibilities of Booking office staff— (1) The booking office staff shall—

- (i) be responsible for the sale of tickets at ticket window and by self service machines where provided;
- (ii) sell tickets for the prices in the current fare table and render exact change as may be required;
- (iii) account for all tickets sold and all cash taken in accordance with instructions issued from time to time;
- (iv) keep large amounts of cash at their points of sales, only such cash as is necessary for change giving may be kept and the surplus shall be kept in a locked safe or the other secure storage;
- (v) be responsible for ensuring that self service ticket vending machines, if provided are adequately stocked with tickets and that cash is regularly removed from the machines to secure storage;
- (vi) be responsible for reporting malfunctioning or irregularities in the operation of ticket issuing equipments to the maintenance departments; and
- (vii) assist the passengers during crowd control and emergency evacuation procedures.

(2) The senior booking office staff or Assistant station controller, wherever provided, shall—

- (a) be responsible for the accurate accounting for ticket sold and cash received; and
- (b) be required to assist or depute for the station controller when circumstances demand.

42. Security.— (1) (a) Stations shall be open for access to the public atleast ten minutes before the advertised time of departure for the first train and until all the passengers have left the station after the arrival of the last train and at all other times the station shall be secured, as laid down in the special instructions, against unauthorised entry;

- (b) the emergency exits, where ever provided, may also be used for the passenger's evacuation in emergency, if required.

- (2) All the equipment rooms shall be kept locked at all times when access is not required and when these rooms are accessed by authorised person, such person shall be responsible for ensuring that no unauthorised person is permitted access.
- (3) (a) All areas not required for the passage of passengers at the station shall be secured against unauthorised access;
- (b) booking offices and other places where items of value, such, as tickets and cash are kept, shall be locked at all times, and within such areas, tickets and other items of value shall be kept in locked cupboards;
- (c) cash shall be kept in locked safe and only such amounts as are to provide change for tickets sales may be retained at the point of sales;
- (d) transfer of cash outside of the secure area shall only be undertaken during quiet periods.

43. Station working orders.— (1) In addition to the general rules and special instructions of the Delhi Metro Airport Express Line, each station shall be provided with the station working orders applicable to the station giving details of—

- (a) the location of equipment and guidelines for their use;
- (b) the emergency evacuation routes at station and with adjoining block section;
- (c) the designated entrance for attendance by police, fire and ambulance vehicle;
- (d) the designated entry for fire services; and
- (e) list of medical facilities locally available.
- (2) Copies of these station working orders shall be issued to each station controller who is required to work at the particular station.
- (3) A copy of these working orders shall be kept in a special marked binder in a conspicuous place in the station control room.

44. Prevention of overcrowding.— (1) If a service delays or other incident causes a build up of passengers on a platform, the Station Controller shall decide when that build up is likely to be unmanageable.

- (2) When any situation referred to in sub-rule (1) arises, the Station Controller shall reduce the flow of passenger to the platform by—
- (a) making a warning announcement and stopping some or all of the inwards escalators;
- (b) switching out some or all of the inward Automatic Fare Collection barriers; and
- (c) instructing the ticket sales staff to cease selling tickets.
- (3) If despite all measure referred to in sub-rule (2) overcrowding develops in the concourse, passengers shall be advised to leave the station and, the station entrances may need to be closed.
- (4) When train services are restored, the restrictive measures may be progressively or completely removed depending upon the level of train services available.

45. Emergency evacuation.— (1) The Station Controller shall control the evacuation from the Station Control Room in the event of evacuation of the station becoming necessary as a result of cessation of train services, risk of fire or any other emergency—

- (a) all automatic fare collection barriers shall be set to open freely in the exit direction and the station staff deployed to assist in passenger evacuation;
- (b) information and instruction shall be passed to the public by public address system and where available, visual displays;
- (c) all inwards escalators may be stopped and used in the outwards direction, in accordance with special instructions;
- (d) all ticket sales shall be suspended and the staff used to assist in passenger evacuation; and
- (e) all station exits shall be opened.
- (2) The Station staff shall verify that each area of the station has been evacuated and when areas are verified as clear of passengers, the staff shall leave the station and secure it unless otherwise instructed by the Traffic Controller.
- (3) If fire or smoke is present, passengers shall, as far as practicable, be instructed to use exit routes that avoid contaminated area.

- (4) If the fire is in the station, the Traffic Controller shall be informed so that he can instruct train operators not to stop the train at the station.
- (5) If the fire is at the concourse level, the train may be stopped to allow passengers to board only, as means of evacuating the passengers more quickly and train operators shall make announcements in their trains to inform passengers not to alight.

46. Supervision of train movements.— (1) When the station control is being exercised from the Operation Control Centre, the Station Controller shall observe the passage of trains and be alert to take action if the train service is in any way disrupted.

- (2) Any failure of any indication on the panel or work station shall be reported immediately to the Traffic Controller.
- (3) Control of the panel and workstation may only be taken with the permission of the Traffic Controller and the Operation of individual routes and points shall be carried out as per the Traffic Controller's instructions.

47. Class of station.— the stations in Delhi Metro Airport Express Line are classified as-

- (a) terminal stations; or
- (b) inter-locked stations having points and crossings, fixed signals, and siding ; or
- (c) other intermediate stations not having points and crossings (with or without fixed signals) ; or
- (d) any other class as specified in special instructions.

CHAPTER VII

ACCIDENT AND UNUSUAL OCCURENCES

48. Report of the accident and unusual occurrences.— (1) The accident and incident shall be reported by the Delhi Metro Airport Express Line employee concerned or any other person who notices it with utmost expediency to the Traffic Controller or the nearest Station Controller as soon as practicable.

(2) On receipt of a report under sub-rule (1), the Station Controller shall inform the Traffic Controller and vice versa.

49. Duties of the station staff.— (1) On receipt of a report of an incident or accident or emergency, as the case may be, under sub-rule (1) of rule 48, the Traffic Controller shall first ascertain the extent of injury to passengers and others and take prompt action to prevent further injuries and he shall also assess the potential effect on the train services and then take all reasonable measure to maintain the train services, prevent delay or damage to property and equipment.

(2) If the incident is an emergency, the traffic controller shall report it to the Chief Controller and the Chief Controller shall arrange for the assistance of the Delhi Metro Airport Express Line emergence response staff and where necessary, the assistance of the Police, fire and the Ambulance services.

(3) The Traffic Controller shall keep a log of all reports and requests received, action taken and other relevant information obtained or distributed.

(4) A Station Controller, in the event of an accident at his station, shall take measures to prevent the situation becoming worse, renders first aid if possible, arranges for the injured to be hospitalised and informs the Traffic Controller for outside help.

(5) If the accident is an emergency, the Station Controller shall evacuate the area concerned and take measures to prevent access to the area other than by the emergency services, and in extreme cases, the station may be closed and the Traffic Controller requested to arrange for trains to pass the station without stopping.

(6) A full record of events and actions shall be entered in the Station Log.

(7) All staff shall deal with the accidents and emergencies expeditiously and with the following priorities—

- (a) save life, prevent further injury, and alleviate suffering;
- (b) protect the Delhi Metro Airport Express Line property and equipment;
- (c) take steps for preservation of clues;
- (d) inform the public of the effect on train services and the availability of alternative transport facilities;
- (e) restore the safe operation of the train services as quickly as practicable; and
- (f) restore normal services.

50. Train stopped between stations.— (1) (i) If a train operator cannot isolate a defect on his train and is unable to move it under its own power, he shall secure the train and request the Traffic Controller for assistance;

- (ii) the Traffic Controller shall, if possible, instruct the train operator of the following train to drive as close to the stalled train as possible under Coded Manual mode and at the limit of authority under cab signaling, the Traffic Controller shall instruct the train operator of the assisting train to change to Restricted Manual mode, and to proceed at reduced speed and stop about ten meters short of the stalled train;
 - (iii) in case it is more convenient to provide assisting train from the leading end direction, the Traffic Controller shall instruct the train operator of the assisting train to change the cab and proceed in the direction of the stalled train under Coded manual mode as far as limit of authority under cab signaling and thereafter change to Restricted manual mode and stop short of about ten meters of stalled train;
 - (iv) the Traffic Controller shall instruct the train operator of assisting train to couple to the defective train by mechanical means only and to isolate all electrical connections to the defective train;
 - (v) once the trains are confirmed as coupled, the Traffic Controller shall instruct the train operator of the defective train to release the brake of his train;
 - (vi) the Traffic Controller shall then authorise the train operator of the assisting train, if in front to once again change the cab and to drive forward in Restricted Manual mode at slow speed while exchanging communication with the front cab of defective train until the assisting train has reached on platform of the next station;
 - (vii) all passengers of the assisting train shall be detrained at the station and the combined consist shall then be moved forward until the defective train has completely reached on platform and then, the passengers of the defective train shall be detrained at the station and the combined consist shall be moved to the depot;
 - (viii) the train operator of the assisting train, if in the rear, will drive the combined consist in Restricted Manual mode at a speed not exceeding ten kilometer per hour, while exchanging communication with the train operator of the defective train in the lead cab until the defective train is at the platform of the next station, all passengers shall be detrained from the defective train, and the combined consist shall then be moved further until the assisting train is completely on the platform, and all passengers of assisting train shall then be detrained at the station and the combined consist worked to the depot in Restricted Manual mode at a speed not exceeding ten kilometer per hour, with leading and intermediate train operators exchanging communication on cab to cab telephone particularly if being assisted from rear.
- (2)
- (i) If traction power is lost, all trains shall coast as far as the momentum of the train and the signaling system permit, after ascertaining from traffic controller that there is no defect in the overhead contact system, the objective is to get every train to a platform or as close to the platform as possible where passengers can be detrained if the incident is likely to be prolonged;
 - (ii) if the traction power has not been restored within fifteen minutes, passengers shall be detrained from all trains at stations, and the process of detraining passengers from any trains stopped between stations shall be initiated and the train operator shall also take suitable measures of securing his train;
 - (iii) the traffic Controller shall advise the Station Controllers of the adjoining station to which evacuation is planned, who shall in turn make suitable arrangement for assisting the evacuation process and in-train baggage tagging for identification of passenger baggage later;
 - (iv) the Traffic Controller shall take appropriate action of working the stranded trains to nearest station or depot using other suitable shunting vehicles.
- (3)
- (i) If a train cannot be moved as a result of derailment or other mechanical failure, passengers shall be evacuated as soon as practicable;
 - (ii) the train operator of the stalled train shall secure the train, switch on the flasher lights and immediately inform the Traffic Controller advising him of any infringement on other track (if any) and possibility of injuries to passengers among other things, and also inform him that he is unable to move his train, the traffic controller in consultation with the train operator shall decide the most appropriate method of evacuation, assistance needed and working of failed train cars taking into account proximity of stations, availability of trains and other local conditions and, advise the train operator the direction from which assistance is to be provided and inform the station controller at the station to which passengers shall be evacuated; and
 - (iii) the following methods of evacuation shall be followed, namely: —
 - (a) evacuation to a train on the same track (in tunnel or viaduct); or

- (b) evacuation to a train on an adjacent track (in open section); or
 - (c) evacuation to train on adjacent track (in twin tunnels); or
 - (d) evacuation on foot to the nearest station; or
 - (e) evacuation by climbing down the viaduct.
- (4) Evacuation to a train on the same track (in tunnel or viaduct): (a) If being assisted by an assisting train from the rear, passengers shall, if possible, be first detrained from the assisting train at station and the Traffic Controller shall instruct the train operator to drive in Coded Manual mode until limit of authority under cab signaling, the Traffic Controller shall, thereafter, instruct the train operator to change to Restricted Manual mode and drive at not more than twenty five kilometer per hour to stop at least ten meter from the stalled train, if assistance from the rear is not possible, assistance may be provided from the front end direction, following similar procedure once the train operator has changed the cab for driving in the other direction as provided in the special instructions;
- (b) the train operator of the assisting train shall report to the Operation Control Centre when he has reached this location and the traffic controller shall then instruct him to move his train slowly and stop it ten meters short of the stalled train;
 - (c) the train operator of the assisting train shall secure his train and open the appropriate end door and ramps (if any) at the leading end and the train operator of the stalled train shall open the corresponding door on his train and the two train operators shall assist passenger to shift from the stalled train to the assisting train, the assisting metro staff or the train operator of the stalled train shall also take appropriate measures for in-train baggage tagging for identification of passenger baggage later;
 - (d) when all passengers have been transferred, the end doors and ramps (if any) of both the trains shall be closed and secured;
 - (e) the train operator of the stalled train shall remain with his train and the train operator of the assisting train shall move to the other cab and report to the traffic controller that all passengers have been transferred and that his train is ready to move;
 - (f) only after receiving the instructions from the Traffic Controller, the train operator shall select Restricted Manual mode and drive the train to the station from which he came where passengers can be detrained.
- (5) Evacuation to a train on an adjacent track (in open section): (a) In open sections, if assistance cannot easily be given by a train on the same track, a train on the adjacent track may be used;
- (b) on receipt of a request for assistance, the Traffic Controller shall inform the Station Controllers at the station on the either side of the location of the incident;
 - (c) the Passengers may be detrained from the assisting train at a station;
 - (d) the Traffic Controller shall instruct the train operator of the assisting train to select Coded Manual mode and proceed towards the stalled train as near as permissible and then, select Restricted Manual mode in consultation with the Traffic Controller and drive his train to a point, about ten meters from the stalled train;
 - (e) the train operator of the assisting train shall secure his train and open the appropriate end-door of his train and report completion to the Traffic Controller;
 - (f) the Traffic Controller shall then instruct the train operator of the stalled train to open appropriate end door and ramp (if any) of his train;
 - (g) the two train operators shall then supervise the transfer of passengers via the ramps or step ladders and the track from the stalled train to the assisting train taking particular care to inform passengers of the dangers of tripping on rails and other equipment, the assisting metro staff or the train operator of the stalled train shall also take appropriate measures for in-train baggage tagging for identification of passenger baggage later;
 - (h) once all passengers have been transferred, the end doors and ramps (if any) shall be secured and completion reported to the Traffic Controller by the Train operator of the assisting train;
 - (i) the train operator of the stalled train shall remain with his train;
 - (j) the Traffic Controller shall then authorise the assisting train to proceed to the next station in the normal direction of traffic, where normal service may be resumed.
- (6) Evacuation to train on an adjacent track (in twin tunnels):— (a) In twin tunnel sections, if assistance cannot easily be given by a train on the same track, a train on the adjacent track may be used;

- (b) on receipt of request for assistance, the traffic controller shall inform the station controllers at the station on the either side of the location of the incident;
- (c) passengers may be detrained from the assisting train at a station;
- (d) The Traffic Controller shall instruct the train operator of the assisting train to select Coded Manual mode and proceed toward the direction of stalled train as near as permissible to an appropriate cross passage as advised by traffic controller and then change to Restricted manual mode in consultation with Traffic Controller to drive his train to a point, near a cross passage as advised by the Traffic Controller;
- (e) the train operator of the assisting train shall secure his train and open the appropriate end-door and ramp (if any) of his train and report completion to the traffic controller;
- (f) the Traffic Controller shall then instruct the train operator of the stalled train to open its appropriate end door and ramp (if any) which is nearest to this cross passage;
- (g) the two train operators shall then supervise the transfer of passengers via the cross passage and the track from the stalled train to the assisting train taking particular care to inform passengers of the dangers of tripping on rails and other equipment, the assisting metro staff or the train operator shall also take appropriate measures for in-train baggage tagging for identification of passenger baggage later and the two train operators shall also ensure that all passengers have been safely transferred and accounted for;
- (h) once all passengers have been transferred, the end doors and ramps (if any) of assisting train shall be secured and completion reported to the Traffic Controller by the train operator of the assisting train;
- (i) the train operator of the stalled train shall close the end doors and ramps (if any) and return to his train cab;
- (j) the Traffic Controller shall then authorise the assisting train to select appropriate mode and proceed to the next station where normal service may be resumed.
- (7) Evacuation on foot to the nearest station: (a) In case of evacuation on foot, the Traffic Controller shall decide as to which station passengers are to be evacuated which shall normally be the nearest station subject to other factors, such as the location of the trains, ventilation consideration in tunnel sections and any damage to track, train or structures may make it desirable to use an alternatives station;
- (b) the Traffic Controller shall inform the station controller at the station designated to receive the passengers and the station controller shall clear the platform concerned of waiting passengers and, if necessary, stop incoming passengers, and if a tunnel section is involved, he shall switch on tunnel lighting, open all emergency doors, manual secondary doors and platform screen doors and he shall position himself and his security staff on the platform to receive the arriving passengers;
- (c) the Station Controller shall prepare to render assistance or first aid to any passenger who may have had difficulty or met an accident during the evacuation;
- (d) on open sections and in double track tunnels, the traffic controller may arrange for traffic to be suspended on the adjacent track for the duration of the evacuation;
- (e) the traffic Controller shall verify with the train operator that the train has been secured and then instruct him to deploy the end door and ramp (if any) of the train nearest to the designated station;
- (f) passengers shall be informed of the procedures to be followed and given explicit warning on tripping hazards, where to walk and what to expect at the station;
- (g) the train operator or assisting metro staff shall take appropriate measures for in-train baggage tagging for identification of passenger baggage later;
- (h) passengers shall be detrained on the track by the train operator and directed to the station and the train operator shall count passengers as they leave the train;
- (i) the station controller shall count the passengers as they arrive at the platform;
- (j) the train operator shall ensure that the last passenger has left the stalled train and also check that all passengers have left the track;
- (k) the train operator and station controller shall check their respective count of passenger's numbers and satisfy themselves that all passengers have reached the platform and thereafter the train operator shall return to his train and secure the end door and ramp (if any);
- (l) the Station Controller shall record in the station log the details of the incident, in particular, the number of passengers detrained, and then report the statistics to the Traffic Controller.

- (8) Evacuation on foot by climbing down on via-duct: (a) If the train is near a suitable location designated for evacuation of passengers by climbing down the via duct, the train operator of stalled train shall consult the Traffic Controller and on instructions from traffic controller, secure his train;
- (b) the Traffic Controller shall intimate the station controllers of adjoining stations for assisting in the evacuation, who shall depute competent metro staff and security personnel at the safe evacuation point to assist the evacuation;
- (c) the assisting metro staff shall prepare to render assistance or first aid to any passenger who may have had difficulty or accident during the evacuation;
- (d) the Traffic Controller may arrange for traffic to be suspended on the adjacent track for the duration of the evacuation;
- (e) on the advice of the Traffic Controller, the train operator of stalled train shall open the end door or ramp (if any) of the stalled train;
- (f) passengers shall be informed of the procedures to be followed and given explicit warning on tripping hazards, where to walk and what to expect at the evacuation point;
- (g) the assisting metro staff or the train operator shall take appropriate measures for in-train baggage tagging for identification of passenger baggage later;
- (h) passengers shall be detrained on the track by the train operator and directed to the evacuation staircase or rescue vehicle and the train operator shall count passengers as they leave the stalled train;
- (i) the passengers shall again be counted as they arrive at the safe location after evacuation by the assisting metro staff at the safe evacuation point;
- (j) the train operator shall ensure that all passengers have left the stalled train and check that all passengers have left the track;
- (k) the train operator and the assisting metro staff at the safe evacuation point or vehicle shall check their respective count of passenger's numbers and satisfy themselves that all passengers have reached the safe evacuation point or vehicle and report the same to traffic controller, the train operator shall, thereafter, return to his train, secure the end door and seek further, instructions from traffic controller;
- (l) the evacuated passengers shall be brought to nearest station;
- (m) the concerned station controller shall record in the station log the details of the incident, and, in particular, the number and other details of passengers detrained, and transfer of their luggage and repeat the complete incidence details to the traffic controller.
- (9) If a train can not be moved as a result of tripping of traction power or failure of overhead contact system, the train operators shall consult the traffic controller and traction power controller, who after ensuring that it is not possible to restore traction power shall arrange to cut off traction power in the effected section and take any further measures for safety of passengers and then action in accordance with sub-rule (5) to (8), wherever applicable, shall be taken to evacuate the passengers from the stalled train.

51. Train divided.— (1) If a train is stopped by an irrevocable emergency brake application and cab signaling indications are normal, the train operator shall examine the train control and monitoring system panel to ascertain the cause, if indication of faults in multiple circuits affecting the whole train or rear cars of the train are present, the train shall not be moved until, it has been verified that the train is complete and coupled.

- (2) After the verification about complete arrival of train is completed under sub rule (1), the Traffic Controller may authorise the train operator to make appropriate isolations and proceed, if the train is not divided, but is still unable to move on its own, the train shall be worked in accordance with sub rule (1) of rule 50.
- (3) If the train is found to have divided, the train operator shall first satisfy himself that no passenger has been injured or has fallen from the train.
- (4) The Passengers shall be cleared of the open ends of the train and train recoupled as per approved special instructions, if possible, in consultation with traffic controller and rolling stock supervisor.
- (5) If the train operator has successfully recoupled the train, he shall return to the leading cab, report the circumstances to the Traffic Controller and seek permission to proceed to the next station following instructions given by the Traffic Controller.
- (6) The train shall be withdrawn from passenger service at the next station and worked to depot for investigation of the incident.

- (7) If train cannot be recoupled, the train operator shall inform the traffic controller and the traffic controller shall then inform the station controller at the previous station to detrain passengers from the following train if possible, and use it to go to the site and take at least two member of the security staff with him.
- (8) The train operator of the following train shall drive his train in Coded Manual mode as far as the signaling permits, thereafter the traffic controller shall instruct the train operator to drive the train under Restricted manual mode and proceed at reduced speed as near to the divided train as possible and stop and the Station Controller and the security staff shall then leave the train from the front and board the divided train.
- (9) The security staff shall be positioned at the rear of the front portion of the train and the train operator of the divided train shall return to the leading cab, make the necessary isolation and seek permission from the Traffic Controller to proceed.
- (10) The Traffic Controller shall instruct the train operator to proceed at a speed not exceeding ten kilometer per hour as far as the next station and to stop at the far end of the platform.
- (11) The other security staff shall be positioned at the front end of the rear divided train portion and the assisting Station Controller shall, then, drive the rear portion of the train from the shunting position of the assisting train with utmost caution and with the security staff keeping a look out at the front, maintaining continuous communication with the traffic controller and the train shall be driven to the next station at a speed not exceeding ten kilometer per hour in any case.
- (12) On arrival of the train at the station, passengers shall be detrained.
- (13) The two portions of the train shall then be worked under the supervision of rolling stock supervisor in Restricted manual mode, if possible to the nearest depot or siding at a slow speed, if depot is in normal direction of traffic.
- (14) The assisting train shall proceed once the cab signaling displays a proceed code and shall entrain passengers at the next station and resume normal working.
- (15) In case of depot being in the direction opposite to the direction of working of the divided train, the rear portion of the divided train shall first be worked toward the nearest station in the direction of depot after positioning a security staff at the divided train portion in the rear, after the train operator has changed his cab in the leading direction of movement, in consultation with the Traffic Controller.
- (16) The other parted portion of the train shall then be worked cautiously in the shunting mode after appropriate isolation, at a very slow speed after positioning the other security staff at the divided end keeping a close look out at the front and maintaining continuous communication with the Traffic Controller.
- (17) After reaching the station, the assisting train can resume normal operation.
- (18) The parted portions of the divided train shall be worked to depot under supervision of rolling stock supervisor in Restricted manual mode, if possible.
- (19) In case it is not possible to move any parted portion of the divided train on its own power, it shall be worked to the depot using another suitable train under instructions of the Traffic Controller.

52. Unusual occurrences.—

- (1) All Delhi Metro Airport Express Line employees shall be conversant with the location and use of fire alarms and fire fighting equipment at their place of work.
- (2) All Delhi Metro Airport Express Line employees observing the smoke of fire shall raise the alarm by means of the equipment provided or by informing the station controller and traffic controller as may be most appropriate and expeditious.
- (3) If smoke or fire is reported on a train between stations, the train operator shall inform the Traffic Controller, drive his train to the next station and detrain passengers and traction power shall then be switched off, and the pantographs of the affected train lowered before traction power is restored to other trains.
- (4) If the fire on a train or on the track causes a train to stop between the stations, passengers shall be evacuated as per the provisions specified in clause iii of sub-rule (3) of rule 50, as applicable.
- (5) If the incident occurs in a tunnel, the traffic controller shall arrange with the auxiliary systems controller for the ventilation system to supply fresh air to the chosen route for evacuation before authorising detrainment of passengers.
- (6) If the fire alarm on a station is actuated or a verbal report is received of smoke or fire on the station, the Station Controller shall inform the Traffic Controller and then verify for himself by closed circuit television or actual inspection whether or not the alarm is genuine.

- (7) If smoke or fire is present, the Station Controller shall inform the Traffic Controller and arrange for passengers to be evacuated from the area concerned preventing further access and if necessary, the station may be completely evacuated and the traffic controller may be requested to arrange for trains not to stop.
- (8) The Traffic Controller shall inform the Chief Controller who shall arrange for the attendance and assistance of the fire fighting services and if necessary the ambulance services.
- (9) If a train operator or station controller observes a fire in adjacent premises that could affect the property of the Delhi Metro Airport Express Line he shall report the circumstances to the Traffic Controller and the Traffic Controller shall inform the Chief Controller and the security controller and maintain normal services unless or until a local inspection confirms that a potential danger exists.

53. Flooding.—(1) Any train operator or Station Controller or the other member of the staff who observes water accumulating on the track shall report to the Traffic Controller giving as much detail as possible with respect to location, distance of track affected, and level of water with respect to the rail.

- (2) The Traffic Controller shall inform all trains required to pass through the area and requests reports of the state of the water level and if the water level is below the level of rail fastenings, the Traffic controller shall instruct the train operator to reduce the speed of their trains to twenty five kilometer per hour when passing through the affected area.
- (3) If the water level rises above rail fastenings, passenger train service shall only be permitted under special instructions.

54. Other unsafe conditions.—(1) All Delhi Metro Airport Express Line employee, and, in particular, train operators and Station Controllers shall keep a look out for unsafe conditions on or in the vicinity of the railway track which are as follows:—

- (a) damaged or dislodged fixed equipment within the railway right of way;
- (b) broken or buckled rails;
- (c) displaced or damaged overhead traction power conductors;
- (d) construction activities adjacent to the track including use of cranes which can swing over the track;
- (e) road accidents which might cause or have caused damage to bridges and viaducts;
- (f) road accidents which might cause or have caused vehicles or their loads to encroach on the railway right of way; and
- (g) any other obstruction on the track.

(2) If the train operator observes any unsafe condition, he shall report to the Traffic Controller immediately so that action can be taken to minimise the effect and remove the cause.

(3) In the event of a significant earthquake, the Traffic Controller shall instruct all trains to stop immediately and after such earthquake has subsided, the Traffic Controller may instruct each stranded train operator to proceed in Restricted Manual mode at walking speed after examining that the track is safe for train movement and free from obstruction up to the next station:

Provided, that in such event, the normal operation of trains may be resumed if all the track and structures are examined and found to be in safe condition.

55. Accidents.—(1) In case of accidents, arrangements for medical aid, evacuation of sick, injured passengers, access for ambulance, staff and vehicles shall be made and included as per the provisions specified in special instructions.

(2) In the event of serious accident, the Chief Controller may, in consultation with senior management declare the situation an emergency, as per the provision specified in special instructions.

(3) A senior member of the management shall be appointed as an emergency officer and shall set up an emergency control either at Operation Control Centre or at the site depending on the nature of the occurrence.

(4) The emergency officer shall be in over all charge of all the Delhi Metro Airport Express Line resources of staff and materials for the handling of the emergency and the coordination between the Delhi Metro Airport Express Line and external emergency agencies, such, as fire, ambulance and police and utility services.

CHAPTER VIII

SYSTEMS OF WORKING

56. Continuous Automatic Train Control System.— (1) The Continuous Automatic Train Control system of working shall be adopted on the Delhi Metro Airport Express Line for movement of trains between stations and between depot and the main line.

(2) The Continuous Automatic Train Control system works on the principle of target speed and target distance with cab signaling by means of continuous transmission from track to train through track circuits, ensuring safe movement of all trains under all operating conditions by continuously generating a safe operating envelope according to the limit of movement authority and the maximum safe speed.

(3) The limit of movement authority shall be the farthest point to which the train may safely proceed taking into account margins for error in speed and distance measurement, calculating braking distances and the equipment reaction times.

(4) The maximum safe speed shall be maximum speed at which the train is permitted to travel without intervention by the train control and signaling system and it shall be continuously calculated in such a manner that permanent speed restrictions, the speed limits for the type of train and temporary speed restrictions shall not be exceeded and the train shall always stop without passing the limit of movement authority.

(5) The Continuous Automatic Train Control system shall provide the following modes of train operation, namely:—

- (a) Automatic mode;
- (b) Automatic Reversal mode;
- (c) Coded Manual mode;
- (d) Restricted Manual mode; and
- (e) Cut out mode.

57. Automatic Mode.— (1) In the Automatic mode, the train shall operate without intervention by the train operator except closing of train doors and starting from a station stop and it shall operate under the supervision and control of Automatic Train Protection functions.

(2) In automatic mode, the train control and the signaling system shall—

- (a) accelerate and decelerate the train by applying traction power, coasting and applying and releasing brakes;
- (b) automatically control speed, acceleration, stopping and starting, the train at stations;
- (c) provide all indications necessary to operate the train;
- (d) determine continuously the maximum safe speed and limit of movement authority;
- (e) prevent movement of the train in excess of the maximum safe speed and limit of movement authority;
- (f) open train doors on the correct side when the train is docked if permitted by the Automatic Train Protection door release and the platform screen doors on the correct side open automatically;
- (g) prevent the train from starting if train doors or the platform screen doors are not detected closed;
- (h) train re-starting from a signal stop shall be automatic; and
- (i) train starting or re-starting from a station stop shall be initiated by the train operator.

58. Automatic Reversal Mode.— (1) This mode is used to reverse the running direction of a train automatically in areas of the section specifically defined in the special instructions which are possible only at specified track circuits of a station when train is at standstill.

(2) The transition from Automatic Mode or Coded Manual mode to Automatic Reversal mode is initiated automatically upon receiving the request for reversal operation from Automatic train Supervision and has to be acknowledged by the train operator by pressing the Automatic Reversal button at standstill.

(3) The on-board Automatic train protection unit of leading cab activates the unit at trailing end on arrival at a station if a reversal operation is requested by train operator.

(4) The train borne Automatic Train Protection unit shall return from Automatic Reversal mode to Coded Manual mode once the reversal operation has been carried out successfully and the train operator has unlocked the new leading cab for further running.

59. Coded Manual mode.— (1) In Coded Manual mode, the train shall be driven by the train operator, obeying cab signals.

(2) In Coded Manual mode, the train control and signaling system shall—

- (a) provide cab signals and all other indications necessary to operate the train including current speed;
- (b) determine continuously the target speed and limit of movement authority;
- (c) prevent train operation in excess of the target speed or limit of movement authority;
- (d) provide audible and visual warning if the train speed exceeds the target speed;
- (e) enable train doors when the train is docked, enabling only the doors on the platform side of the train; and
- (f) prevent the train from starting if train doors are not detected closed.

(3) If sufficient conditions have been met, the Automatic Mode will be offered to train operator for his acceptance.

60. Restricted Manual mode.— (1) The Restricted manual mode is the default mode of operation and is automatically initiated, when the automatic train control train borne equipment is first powered and it remains in operation until sufficient conditions have been met to allow for a transfer to Coded Manual mode.

(2) The Restricted Manual mode shall be used—

- (a) to operate trains in depots;
- (b) following an emergency brake application on main line, and absence of cab signals;
- (c) for entry and exit to the depot; and
- (d) on instructions from traffic controller.

(3) In Restricted Manual mode, the train speed shall be limited to a maximum of twenty five kilometer per hour enforced by on board Automatic Train Protection equipment.

(4) All platform screen doors will have to be operated manually by the train operator from the local panel provided near the train cab at the platform.

(5) The Train doors on the correct side will also have to be operated manually by the train operator.

61. Cut-Out Mode.— (1) The "Cut out" mode, is intended for use in case of complete train borne train control and signaling system failure and in such mode the train speed shall be restricted as under—

- (i) Low Speed Cut out Mode— this is the default mode of operation in Automatic Train Control Cut-out condition, in which the propulsion system would cut out traction of the train above twenty five kilometer per hour speed and the train operator shall manually drive the train in accordance with the line-side signals and shall monitor and limit the speed of the train if it exceeds twenty five kilometer per hour speed, by service brake application.
- (ii) High Speed Cut out Mode— this mode shall be employed only under specific instructions from the Operations Control Centre, in which the operation in Automatic Train Control Cut-out condition the propulsion system would cut out traction of the train above forty kilometer per hour and the train operator shall manually drive the train in accordance with the line-side signals and shall monitor and limit the speed of the train if it exceeds forty kilometer per hour, by service brake application.

(2) In Cut out modes, the train shall be operated by the train operator in accordance with line side signals and verbal instructions from the Traffic Controller.

(3) Running of trains on mainline in Cut out mode is permitted only under instructions of the Traffic Controller.

(4) All platform screen doors shall have to be operated manually by the train operator from the local panel provided near the train cab at the platform.

(5) The train doors on the correct side shall also have to be operated manually by the train operator.

CHAPTER IX

SINGLE LINE WORKING

62. Objective of single line working.— In case of an obstruction on a portion of line between any two stations on one of the running lines, train service may be continued in the affected section on the adjacent line in both directions using single line working on the unaffected track and such single line working shall be achieved by fleeting of trains in groups in one direction at minimum intervals followed by an equivalent group of trains in the other direction.

63. Implementation.— (1) The Traffic Controller, shall after consultation with the chief controller, decide to implement the single line working.

(2) The Traffic Controller, shall before the train passes in the reverse direction, inform to the Station Controller at each of the stations in the single line section.

(3) The station controllers shall also closely monitor crowding on the platform in use and prepare to close entrances to the station if overcrowding becomes dangerous.

(4) The Station Controllers at these stations shall inform passengers by visual and audible announcement and take any other measures necessary to direct passengers on the correct platform.

(5) The Traffic Controller shall inform the train operator of all trains of the location and direction of the single line working.

(6) Trains shall work under normal signaling including Automatic Train Operation, but on lines equipped with Automatic Train Operation, Automatic Train Operation shall be available in the normal direction of travel only. In the reverse direction, the train shall be driven under Code Manual Mode.

(7) When normal working is to be restored, the traffic controller shall inform the Station Controller at the single line section of the last train to pass the section in the reverse direction after which normal station operation shall be restored.

64. Signaling Failures.— In the event of a failure of a track side signaling equipment which makes Restricted manual operation necessary on all trains, single line working shall be suspended immediately and if necessary, train may still pass through the section in the normal direction of travel and after defect is repaired; single line working may be resumed.

CHAPTER X

PERMANENT WAY AND WORKS

65. General.— (1) All running tracks shall be inspected at the time intervals as laid down in special instructions.

(2) All Delhi Metro Airport Express Line employees whose duties require them to go on the tracks shall be properly trained and certified as authorised employee for the purpose of sub rule (1).

(3) All Delhi Metro Airport Express Line employees who go on the tracks shall wear appropriate high visibility clothing.

(4) No rail mounted vehicle which is not capable of operating track circuits shall be placed on the track other than within an Engineer's Possession.

66. Track work and track side work in non traffic hours.— (1) No maintenance staff shall enter onto the track of any running line without the permission of the Traffic Controller.

(2) Non traffic hours are defined as the hours between the passage of the last train, including any work train, and a published time before start of traffic again in the morning and the normal time shall be published in the relevant handbooks which may be varied from time to time by the Delhi Metro Airport Express Line.

(3) The maintenance staff requiring to carry out inspection or repair of equipment which does not effect the integrity of the track nor require the use of ladders or scaffolding and not involving danger to trains or traffic, may enter on the track under the following conditions, namely:—

- (a) the Traffic Controller shall give permission, specifying the location and area for which permission is given and the time by which staff shall have to leave the track;
- (b) the Traffic Controller shall log the time, location and the name of the person to whom permission under clause (a) has been given;
- (c) on completion of the work, the person to whom permission has been given under clause (a) shall report to the Traffic Controller, identify himself and affirm that he and his equipment are clear of the track and that it is safe for service to resume;
- (d) if the work cannot be completed within the allotted time, the person to whom permission has been given under clause (a) shall inform the Traffic Controller before the expiry of the time he has been allotted and agree with the Traffic Controller for an extension of time and the institution of an Engineer's Possession; and
- (e) the Traffic Controller shall not permit the start of normal service until all permissions to work have been properly given up and rescinded.

(4) All other works carried on in non traffic hours shall be protected by an Engineer's Possession.

67. Track work and track side work which extends into traffic hours.—(1) All work which are planned to extend beyond non traffic hours into the hours when train services normally operate shall be notified at least one month before.

(2) All such works shall take place within an Engineer's Possession.

(3) Works which are planned to be carried out within non traffic hours without an Engineer's Possession but which are delayed by unforeseen circumstances shall be protected by an Engineer's Possession.

(4) The train services on adjacent sections of the line shall be operated with appropriate caution order or other precautions as prescribed in special instructions.

68. Emergency track work or track side work in traffic hours.—(1) No routine maintenance shall be undertaken during the hours in which train services normally run except as provided for in sub-rule (2).

(2) If emergency repair work is required to be carried out to prevent accidents or to maintain or restore train services, such emergency work shall be done under the Engineer's Possession which shall be granted by the Traffic Controller without delay taking the exigencies of trains services into account and making adjustments in train schedules.

69. Engineer's Possession.—(1) Engineer's Possession on running lines is granted by the traffic controller who has final responsibility on whether or not the Engineers may take possession.

(2) All work on tracks in depot shall be undertaken within an Engineer's Possession which shall be granted by the Depot Controller but in other matter the provisions hereinafter provided shall apply.

(3) An area under the Engineer's Possession is the sole responsibility of engineering official in charge and all issues of safe working within that area including the movement of trains is his responsibility.

(4) The person in charge of Engineer's Possession shall be trained in the duties and responsibility of the role and certified so by the Authorised Official.

(5) If more than one maintenance unit is working within the same possession, one person shall be nominated by the Traffic Controller as the person responsible for the coordination for the work of all the units, as per special instructions.

(6) When possession is granted under sub rules (1) and (2), the engineering official in charges shall protect the area of the possession from access by trains in one of the following ways, namely:-

(a) securing a vehicle at the limit of the possessing;

(b) securing points for a route which diverts trains away from the area of possession;

(c) using a track circuits short circuiting cable at the limit of the possession; and

(d) any other means as per special instructions.

(7) For running line signaled for operation in either direction, protection shall be implemented at all points of potential access and different methods may be used at each location in accordance with the sub-rule (6) .

(8) If a works train or self propelled maintenance vehicle is to be used within the possession area, it shall arrive at site before possession is taken and lamps displaying red aspects restricting movement towards the possession area shall be placed at the limits of the possession or on the secured vehicles where these are used to protect the possession area.

(9) Where work on one track is likely to affect the passage of trains on an adjacent track, possession shall be taken of all tracks likely to be affected.

(10) If trains are required to pass on an adjacent track, the person in charges of the possession shall be responsible for ensuring that the track is safe to use before giving permission by hand signal.

(11) Unless essential for the movement of trains, traction power shall be switched off from the area of the possession by the traction power controller and shall only be reenergised on receipt of clearance.

(12) All switching ON or switching OFF operations of traction power required for maintenance work or Engineer's Possession or for any other purpose shall be approved by Traction Power Controller.

(13) The person in charge shall be responsible for confirming to the Traffic Controller on completion of the work that the track is safe for traction power to be switched on, all protection measures have been removed and the track is safe for trains to run.

(14) All Engineer's Possession shall normally be authorised only under staff protection keys.

70. Works at Stations.—(1) No maintenance work, affecting safety of train operation, shall be carried out at any station without Engineer's Possession and until permission has been granted by the Station Controller.

(2) All works in public areas shall be securely fenced to prevent access by the public.

(3) The maintenance staff, as per special instructions, shall report to the Station Controller before starting work and again before leaving the station and the Station Controller shall record the time and location of their work so that they be warned of any emergency arising on the station.

(4) Any maintenance work on a station which requires fire alarm or fire suppression equipment to be isolated shall be done only with the permission of the Station Controller.

(5) The maintenance staff shall be responsible for their own protection and for raising the alarm in case of fire in the area which has been isolated and shall also be responsible for restoring normal function to the isolated equipment informing the station controller on completion of their work.

(6) No maintenance work which required the complete shut down of the fire alarm or fire suppression systems of public areas shall take place during the hours in which the station is open to the public.

(7) No maintenance work which requires the use of ladders or scaffolding shall take place within the fixed structure dimensions laid down in the schedule of dimensions from the platform edge during traffic hours.

CHAPTER XI

POWERSUPPLYANDTRACTIONARRANGEMENT

71. Switching on, and off, of traction and power supply distribution.— (1) All traction and power distribution systems shall remain live at all times and shall only be switched off when necessary for maintenance of the equipment or protection of other maintenance activities.

(2) Traction supplies shall be switched on and off as per instructions of the traffic controller:

Provided that in case of emergency after giving information to the traffic controller, traction power controller shall be authorised to switch off the power.

(3) All traction and power distribution power systems which have been switched off shall be adequately earthed before any maintenance or repair work is under taken.

(4) All maintenance work on high tension distribution network shall be undertaken with the permission of the traction power controller who shall ensure maintaining adequate power supplies for the operation of the Delhi Metro Airport Express Line network under the condition prevailing at that time.

72. Access.— (1) All points of potential access by the public to high voltage equipment shall be kept locked and suitable warning notices displayed therein.

(2) All switch gear and other high voltage equipment shall be fenced off and shall be accessible only to authorised staff and access to the live equipment shall only be permitted when the equipment has been switched off and earthed as laid down under special instructions.

(3) No person shall work on high voltage equipment, or switch such equipment by local control unless he is properly trained and certified to perform such duties by the Authorised Officer and possesses a valid certificate of competency and he shall also obtain the permission of the traction power controller before undertaking such work and the procedure for obtaining; granting and canceling of such permission shall be laid down in special instructions.

(4) No person shall work closer than two meters to a live conductor.

73. Arcing and Fire.— (1) If any member of staff observes fire, smoke, arcing or fusing in the vicinity of the overhead line equipment, he shall inform the Traffic Controller as quickly as possible and request power to be switched off from the section of the line.

(2) The Traffic Controller shall instruct the Traction Power Controller to switch off the power to that section of line before taking further action to investigate the occurrence.

(3) The Traffic Controller shall also instruct the Station Controller at the nearest station to check if the fire or arcing has been extinguished.

(4) On the basis of report of investigation and confirming rectification of the fault, Traction Power Controller shall reenergise the section and may advise the Traffic Controller to resume train services.

74. Inspection of electrical way and works.— The electrical way and work shall be inspected regularly in accordance with the provisions of the Delhi Metro Airport Express Line Alternating Current Traction Manual and special instruction by official nominated for the purpose and in accordance with the duties assigned to them.

75. Issue of Caution Order.— In case of breakdown of overhead equipment, when it is necessary for a train to proceed cautiously, the engineer in charge of overhead equipment shall arrange for issue of caution order in accordance with the procedure in force.

76. Protection of the trains in case of overhead equipment failure or breakdown.— Whenever a train operator finds that his train cannot proceed further on account of overhead equipment failure or breakdown of overhead equipment, the train operator shall secure his train and inform the Traffic Controller and the Traction Power Controller and shall follow instruction laid down in clause (iv) of sub-rule (3) of rule 50.

77. Permit to work on Electrical equipment.— (1) If the work is to be carried out adjacent to the electrical equipment or any other part thereof by other than the competent Delhi Metro Airport Express Line employee, such work shall be carried out only when and for such time as the person in charge of the work has obtained a permit to work from a Delhi Metro Airport Express Line employee authorised for the purpose by special instructions which shall lay down the detailed procedure of obtaining, granting and canceling of the permit to work, ensuring utmost safety.

(2) The Delhi Metro Airport Express Line authorised employee under sub-rule (1) shall grant such permit to work only with the approval of traction power controller.

(3) A permit to work under sub-rule (1) shall be obtained if work is to be carried out or any worker is required to come within two meters of the overhead equipment.

(4) The permit to work shall be issued by any competent traction distribution official not lower in rank than a senior lineman pertaining to the section concerned, subject to prior sanction of traction power controller.

78. Work on service building and structures in the vicinity of live equipment.— The Delhi Metro Airport Express Line employee required to carry out work on service buildings and structures in the proximity of overhead equipment shall exercise special care to ensure that tools, measuring tapes, materials are not placed in a position from which they are likely to fall on or make contact with electrical equipment.

79. Warning to staff and public.— (1) All electrical equipment shall be regarded as being live at all time and consequently dangerous to human life, save and except in cases where the electrical equipment has been specially made dead only when it has been isolated and earthed as per instructions contained in the Delhi Metro Airport Express Line alternating current traction manual and the caution notices shall be prominently fixed near all vulnerable places to warn staff and public to exercise due caution as specified in Schedule I appended to these rules.

(2) No person shall climb on the top of rolling stock when these vehicles are located beneath overhead equipment except when the overhead equipment is made dead and earthed in accordance with special instructions and the person required to climb on the roofs of passenger cars shall obtain a permit to work as per rule 77 before climbing up.

(3) The caution notices of the type shown in Schedule I shall be displayed near vulnerable locations.

80. Alterations to Track.— Before any alteration to alignment or level of electrified tracks is commenced, due notice shall be given to those responsible for the overhead equipment so that the overhead equipment may be adjusted to conform to the new conditions.

81. Tripping of circuit breakers of electrical multiple Units in Neutral sections.— (1) Unless otherwise allowed by special instructions, the train operator shall coast through the neutral section, duly switching off power and necessary indications boards as specified in Schedule II appended to these rules wherever required, shall be provided to guide the train operator to switch off and switch on the power.

(2) The Indication boards shall be provided at five hundred meters and two hundred and fifty meters in advance of the neutral section and additional boards shall be provided just short of and immediately after the neutral section to indicate to the train operator the points where he shall open and re-close the circuit breaker on the electrical multiple unit.

82. Tower Wagon or Catenary inspection Car.— (1) The movement or working of tower wagon or inspection car or any other vehicle with pantograph raised shall be as per the instructions laid down under special instructions.

(2) No tower wagon or inspection car shall be driven except by an authorised person and no person shall be so authorised, unless he has knowledge of the section on which tower wagon or inspection car is to operate in addition to being conversant with the operation of tower wagon or inspection car.

(3) The maximum speed of the tower wagon or inspection car shall not exceed forty kilometer per hour, subject to the restriction temporary or permanent imposed on account of engineering, signaling or other considerations.

83. Working of ladder trollies.— (1) Ladder trollies shall be considered as work trains and their movement on the main line track shall be governed by rules relating to movement of work trains.

(2) The ladder trollies shall work during Engineer's Possession only and their operation shall be supervised by a suitable traction distribution official as prescribed in special instructions.

84. Additional rules for electrified Sections.— Special instructions, if any, for working of trains on electrified sections shall be specified by the authorised officer.

85. Sectioning and siding switches.— (1) Sectioning and siding switches installed in the overhead equipment shall be operated only by such official as are authorised to do so by the supervisor in charge of overhead equipment.

(2) No switch affecting the feed to main running line or loop line shall be closed or opened without permission of the Traction Power Controller and the detailed procedures for opening and closing of sectioning and isolating switches shall be as per the Delhi Metro Airport Express Line alternating current traction manual.

(3) All operations of section or isolating switches, when completed, shall be reported to the Traction Power Controller in all cases.

86. Procedure for preventing admission of electric rolling stock into or over sections of track with dead or earthed overhead lines.— (1) In order to prevent electric rolling stock from being admitted into a track or a crossover for which overhead equipment is made dead or for which a permit to work is to be issued, suitable measures shall be enforced to block setting of such routes.

(2) The levers or slide or push buttons of signals and points governing movement of electric rolling stock shall be suitably protected and if the points and signals are locally operated they shall be clamped and padlocked in their normal position and the keys shall be kept with the station controller or depot controller as the case may be.

(3) These protective measures shall not be withdrawn until the Station Controller or the Depot Controller, as the case may be, receives a message from the Traffic Controller and acknowledges the same, and the Traffic Controller shall not issue a message unless he has received a message from the Traction Power Controller canceling the power block.

Chapter XII

OTHER SYSTEMS OF BLOCK WORKING

87. Other system of block working.— Notwithstanding anything in these rules, special procedures framed under approved special instructions shall apply to the initial stage of operation or whenever such a condition arises on any section of the Delhi Metro Airport Express Line.

Explanation.—For the purposes this rule, the expression "initial stage" means the period in which any section of the Delhi Metro Airport Express Line shall be opened without Automatic Train Protection or signalling and Train Control being available from the Operation Control Centre.

SCHEDULE I

[See rule 79(1) and (3)]

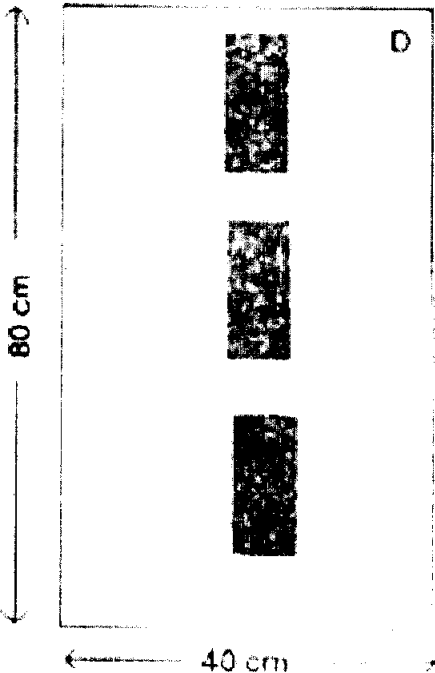
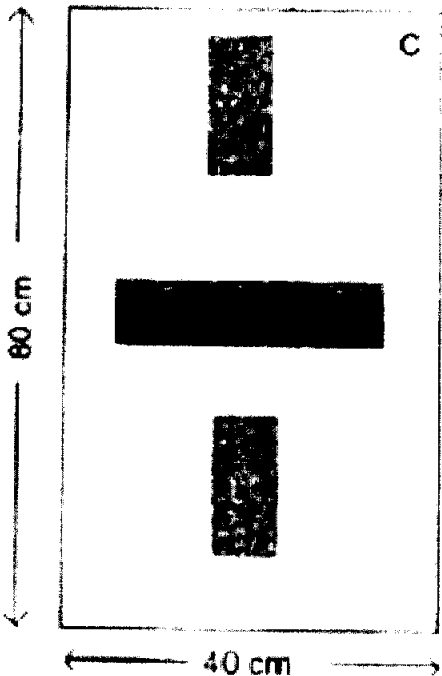
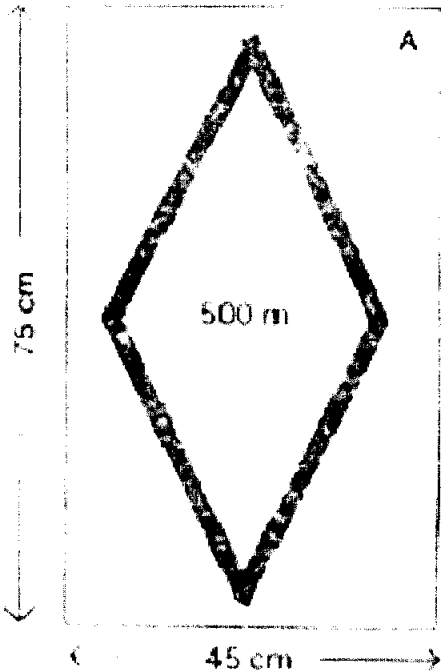
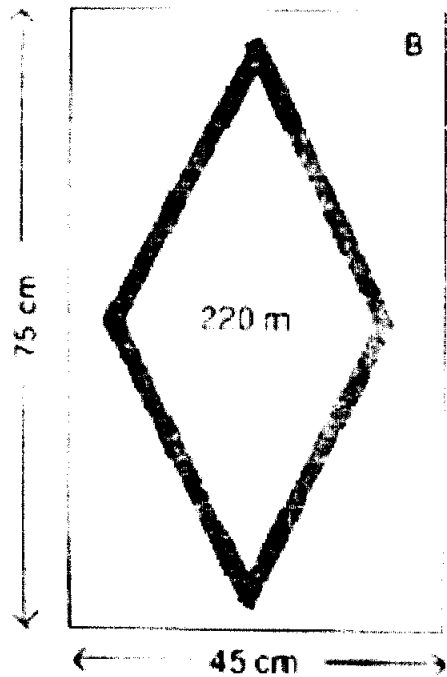
होशियार

CAUTION

25000 VOLTS

SCHEDULE II

[See rule 81(1)]



[F.No. K-14011/31/2010-Metro]

S. K. LOHIA, OSD (Urban Transport)

शहरी विकास मंत्रालय

अधिसूचना

नई दिल्ली, सितंबर, 2010

सा.का.नि. 767(अ).— केन्द्रीय सरकार, मेट्रो रेल (प्रचालन और अनुरक्षण) अधिनियम, 2002 (2002 का 60) की धारा 100 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन के प्रचालन और अनुरक्षण को विनियमित करने के लिए निम्नलिखित नियम बनाती है, अर्थात् :—

अध्याय 1

प्रारंभिक

1. संक्षिप्त नाम और प्रारंभ—

- (1) इन नियमों का संक्षिप्त नाम दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन, साधारण नियम, 2010 है।
- (2) ये राजपत्र में प्रकाशन की तारीख को प्रवृत्त होंगे।

2. परिभाषाएं—

- (1) इन नियमों में जब तक कि संदर्भ से अन्यथा अपेक्षित न हो,—

- (क) “दुर्घटना” से कोई ऐसी घटना अभिप्रेत है, जो दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन के कर्मचारिवृद्ध, यात्री या अन्य व्यक्ति की मृत्यु या क्षति कारित करती है या जिसके कारण मृत्यु या क्षति कारित होना अथवा उसकी संपत्ति, यात्रियों या अन्य व्यक्तियों को नुकसान कारित होना संभावित है ;
- (ख) “अधिनियम” से दिल्ली मेट्रो रेल (प्रचालन और अनुरक्षण) अधिनियम, 2002 (2002 का 60) अभिप्रेत है ;
- (ग) “पर्याप्त दूरी” से ऐसी दूरी अभिप्रेत है, जो सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए उपयुक्त है ;
- (घ) “स्वचालित किराया संग्रहण पद्धति” से किराया संग्रहण और टिकटें जारी करने के लिए स्वचालित पद्धति अभिप्रेत है ;
- (ङ) “संपर्क प्रकाश” से ऐसी व्यवस्था अभिप्रेत है, जिसमें सिगनलों का प्रकाश रेलगाड़ी के संपर्क द्वारा स्वचालित रूप से नियंत्रित होता है ;
- (च) “अनुमोदित विशेष अनुदेशों” से आयुक्त द्वारा अनुमोदित विशेष अनुदेश अभिप्रेत हैं ;
- (छ) “प्राधिकृत अधिकारी” से दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन प्रशासन का कोई ऐसा अधिकारी अभिप्रेत है, जो दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन प्रशासन के साधारण या विशेष आदेश द्वारा, दिल्ली मेट्रो रेल साधारण नियम, 2002 के नियम 2 के उपनियम (1) के खंड (vi) में यथापरिभाषित दिल्ली मेट्रो रेल प्रशासन के प्राधिकृत अधिकारी के पूर्व अनुमोदन से, या तो नाम से या अपने पद के आधार पर, अनुदेश जारी करने के लिए सम्यक् रूप से सशक्त है ;
- (ज) “प्राधिकृत कर्मचारी” से दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन का ऐसा कर्मचारी अभिप्रेत है, जिसे सक्षमता प्रमाणपत्र जारी किया गया है और जो दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन प्रशासन के, साधारण या विशेष आदेश द्वारा, या तो नाम से या अपने पद के आधार पर, उसे समनुदेशित कार्य करने या विनिर्दिष्ट कार्य या कार्यों को करने के लिए सम्यक् रूप से सशक्त है ;
- (झ) “स्वचालित पद्धति” से जहां रेलगाड़ी को गतिवृद्धि, फिसलन, ब्रेकिंग और स्टापिंग सहित स्वचालित रूप से चालित किया जाता है, वहां स्वचालित रेलगाड़ी प्रचालन के अधीन रेलगाड़ी के प्रचालन की पद्धति अभिप्रेत है ;
- (ञ) “अग्रसर होने का प्राधिकार” से ऐसा प्राधिकार अभिप्रेत है, जो कार्यप्रणाली के अधीन किसी रेलगाड़ी के रेलगाड़ी प्रचालक को, अपनी रेलगाड़ी सहित ब्लाक खंड में प्रवेश करने के लिए दिया गया गया है ;
- (ट) “स्वचालित रेलगाड़ी प्रचालन” से निरंतर स्वचालित रेलगाड़ी नियंत्रण प्रणाली की ऐसी उप प्रणाली अभिप्रेत है, जो रेलरेलगाड़ियों के गतिवृद्धि, फिसलन, ब्रेक लगाने और रोकने को स्वचालित रूप से नियंत्रित करती है ;
- (ठ) “स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण” से निरंतर स्वचालित रेलगाड़ी नियंत्रण प्रणाली की ऐसी उप प्रणाली अभिप्रेत है, जो रेलगाड़ी दिशा, रेलगाड़ी पृथक्करण, अंतरबंधन और गति प्रवर्तन सहित सुरक्षित रेलगाड़ी प्रचालन को बनाए रखती है ;
- (ड) “स्वचालित रेलगाड़ी पर्यवेक्षण” से निरंतर स्वचालित रेलगाड़ी नियंत्रण प्रणाली की ऐसी उप प्रणाली अभिप्रेत है, जो स्वचालित रूप से संपूर्ण प्रणाली को मानीटर करती है और रेलरेलगाड़ियों को चलाने का निदेश देती है, जिससे सामान्य परिस्थितियों के अधीन समयबद्ध सेवा उपलब्ध कराई जा सके ;
- (ढ) “एक्सेल काउंटर” से कोई ऐसी विद्युत युक्ति अभिप्रेत है, जो जब उसे पटरी पर दो दिए गए बिंदुओं पर लगाया जाता है तो वह अंदर के एक्सलों और बाहर के एक्सलों की गणना करके

- यह प्रमाणित करती है कि क्या उक्त दो बिंदुओं के बीच पटरी का भाग या तो खुला हुआ है या उस पर कोई रेलगाड़ी है ;
- (ण) “यात्री सामान संभलाई प्रणाली” से यंत्रीकृत रेलगाड़ीजन्य और स्टेशन- आधारित प्रणाली अभिप्रेत है, जो यात्रियों के सामान के स्टेशनों के बीच और विमानपत्तन टर्मिनल को अंतरण के लिए आशयित है ;
- (त) “बर्थ” से किसी प्लेटफार्म के निकट या डिपो में किसी रेलगाड़ी द्वारा अधिभोग में लिए जाने के लिए नामनिर्देशित रेलपथ की लंबाई अभिप्रेत है ;
- (थ) “ब्लाक सैक्शन” से विशेष अनुदेशों द्वारा यथाविनिर्दिष्ट ब्लाक स्टेशनों के बीच परिचालन लाइन का वह भाग अभिप्रेत है, जिस पर कोई परिचालित रेलगाड़ी तब तक प्रवेश नहीं कर सकती, जब तक कि ब्लाक सैक्शन के दूसरे छोर पर ब्लाक स्टेशन से पहुंचने की अनुज्ञा प्राप्त न हुई हो ;
- (द) “ब्लाक स्टेशन” से ऐसा स्टेशन अभिप्रेत है, जिस पर पहुंचने की अनुज्ञा प्राप्त की जाती है या दी जाती है ;
- (ध) “ब्लू लाइट स्टेशन” से किसी प्लेटफार्म के अंत में ब्लू लाइट द्वारा उपदर्शित अवस्थान, सुरंगों के पारपथ या ऐसे अन्य विनिर्दिष्ट अवस्थान अभिप्रेत हैं, जहां आपात सेवा या प्राधिकृत व्यक्ति प्रचालन नियंत्रण केंद्र से संपर्क कर सकता है और किसी रेलगाड़ी को रोकने के लिए किसी विनिर्दिष्ट खंड की कर्षण शक्ति को वियोजित कर सकता है ;
- (न) “कैब सिग्नल” से ऐसा दृश्यमान संकेत अभिप्रेत है, जो रेलगाड़ी प्रचालक के कंसोल पर स्वचालित रेलगाड़ी प्रचालन या संहिता हस्तचालित पद्धति के अधीन अप्रसर होने के लिए उसको प्राधिकार प्रदान करते हुए गति सीमा और निर्धारित दूरी के रूप में संप्रदर्शित किया गया हो ;
- (प) “कलेंडर दिन” से अर्ध रात्रि से अर्धरात्रि तक की अवधि अभिप्रेत है ;
- (फ) “कार शेड” या “सर्विस डिपो” से कोई ऐसा क्षेत्र अभिप्रेत है, जहां दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन रेलगाड़ियों और क्रोचों को मरम्मत के लिए या किसी अन्य प्रकार का ध्यान रखे जाने के लिए खड़ा किया जाता है, जिसके अंतर्गत उन्हें वहां खड़ा रखना भी शामिल है ;
- (ब) “सावधानी आदेश” से कोई ऐसा अनुदेश अभिप्रेत है, जो रेलगाड़ी चालक को विशेष पूर्वावधानियों का, जिसके अंतर्गत अधिसूचित अवस्थितियों पर गति को कम करना भी है, अनुपालन करने के लिए दिया गया हो ;
- (भ) “सक्षमता प्रमाणपत्र” से ऐसा प्रमाणपत्र अभिप्रेत है, जो दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन कर्मचारी को, उसके कर्तव्यों से सुसंगत नियमों, विनियमों, प्रक्रियाओं और निर्देशिका की उसकी जानकारी की परीक्षा किए जाने और उसे योग्य पाए जाने के पश्चात् जारी किया जाता है ;
- (म) “संहिताबद्ध हस्तचालित पद्धति” से निरंतर स्वचालित रेल नियंत्रण प्रणाली के अधीन रेल के प्रचालन की ऐसी पद्धति अभिप्रेत है, जहां रेलगाड़ी मानवीय रूप से चलाई जाती है, किंतु स्वचालित रेल संरक्षण कोडों द्वारा अवधारित अधिकतम गति के अधीन रहती है ;
- (य) “आयुक्त” से अधिनियम की धारा 7 के अधीन नियुक्त मेट्रो रेल सुरक्षा आयुक्त अभिप्रेत है ;
- (कक) “निरंतर स्वचालित रेलगाड़ी नियंत्रण प्रणाली” से उप प्रणालियों अर्थात् स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण प्रणाली, स्वचालित रेलगाड़ी प्रचालन प्रणाली और स्वचालित रेलगाड़ी पर्यवेक्षण प्रणाली के माध्यम से रेलगाड़ी के संचालन को लगातार नियंत्रित और मानीटर करने की स्वचालित प्रणाली अभिप्रेत है ;
- (खख) “कनेक्शन्स (जुड़ाव)” से जब किसी परिचालित, लाइन के संबंध में प्रयुक्त किया जाता है, तब ऐसी लाईन को दूसरी लाईनों के साथ जोड़ने या क्रॉस करने के लिए किए जाने वाले प्रबंध अभिप्रेत है ;
- (गग) “मुख्य नियंत्रण” से ऐसा दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन का ऐसा पदधारी अभिप्रेत है, जो सक्रिय नियंत्रण केंद्र के कृत्यों का संपूर्ण भारसाधक हो ;
- (घघ) “कट आउट मोड” से स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण प्रणाली के बिना रेलगाड़ियों के प्रचालन की निम्नलिखित पद्धति अभिप्रेत है :—
- (i) “निम्न गति कट आउट पद्धति” से स्वचालित रेलगाड़ी नियंत्रण कट आउट स्थिति में चालन की व्यक्तिग्री पद्धति अभिप्रेत है, जहां नोदन प्रणाली पच्चीस किलो मीटर प्रति घंटा से अधिक रेलगाड़ी के कर्षण को कम करेगी और रेलगाड़ी का प्रचालक लाइनों के किनारों के सिग्नलों के अनुसार रेलगाड़ी को हाथ से चालित करेगा तथा रेलगाड़ी की गति को मानीटर करेगा और, यदि वह पच्चीस किलो मीटर प्रति घंटे की गति से अधिक हो जाती है तो, सेवा ब्रेक का उपयोग करके उसे सीमित करेगा ;
 - (ii) “उच्च गति कट आउट पद्धति” से केवल विनिर्दिष्ट खंडों पर यातायात नियंत्रक से विनिर्दिष्ट अनुदेशों के अधीन नियोजित प्रचालन की पद्धति अभिप्रेत है, स्वचालित रेलगाड़ी नियंत्रण कट आउट स्थिति में चालन की इस पद्धति के अधीन नोदन

प्रणाली चालीस किलो मीटर प्रति घंटा से अधिक की गति की रेलगाड़ी की गति के कर्षण को कम करेगी और रेलगाड़ी का प्रचालक लाइनों के किनारों के सिगनलों के अनुसार रेलगाड़ी को हाथ से चालित करेगा तथा रेलगाड़ी की गति को मानीटर करेगा और, यदि वह चालीस किलो मीटर प्रति घंटे की गति से अधिक हो जाती है तो, सेवा ब्रेक का उपयोग करके उसे सीमित करेगा ;

- (डड) “दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन प्रशासन” से ऐसा व्यक्ति, जो दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन का स्वामी या पट्टाधारी है या दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन रेल के स्वामी या पट्टेधारी के साथ किसी करार के अधीन दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन में कार्य करने वाला व्यक्ति अभिप्रेत है ;
- (चच) “दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन कर्मचारी” से ऐसा कर्मचारी अभिप्रेत है, जो सम्यक् रूप से अर्हित है, जिसके पास सक्षमता का विधिमान्य प्रमाणपत्र है और जो उसे सौंपे गए कर्तव्यों को लेने और उनका पालन करने के लिए नामनिर्दिष्ट किया गया है ;
- (छछ) “डिपो नियंत्रक” से दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन प्रशासन का ऐसा कर्मचारी अभिप्रेत है, जो डिपो क्षेत्र के भीतर रैकों के संचलन, जिसके अंतर्गत डिपो और मुख्य लाइन के बीच रैकों का अंतःपरिवर्तन भी है, के लिए उत्तरदायी है ;
- (जज) “प्रस्थान आदेश संकेत” से रेलगाड़ी के चालकों के कैब में संप्रदर्शन पैनल पर ऐसा संकेत अभिप्रेत है, जो रेलगाड़ी चालक को आगे चलने/अपनी रेलगाड़ी चालू करने का प्राधिकार देता है ;
- (झझ) “वैद्युत मार्ग और संकर्म” से ऐसे कर्षण संस्थापन, जिनके अंतर्गत उपरिशीर्ष उपस्कर और अन्य संसक्त संकर्म भी हैं, अभिप्रेत हैं, जिनकी रेल के वैद्युत खंडों पर व्यवस्था की गई हो ;
- (ञञ) “आपात” से कोई ऐसी घटना अभिप्रेत है, जहां रेल सेवा को क्षति या नुकसानी या बड़ी विच्छिन्नता का आसन्न या सतत जोखिम है ;
- (टट) “आपात स्टाप प्लंजर/स्विच” से प्लेटफार्म पर या स्टेशन नियंत्रक के पास लगाया गया ऐसा स्विच अभिप्रेत है, जिसके प्रचालन से स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण पर चलने वाली रेलरेलगाड़ियों को स्टेशन की सीमाओं के भीतर रोका जाता है ;
- (ठठ) “इंजीनियर के कब्जाधीन” से विनिर्दिष्ट समय के लिए किसी प्राधिकृत पर्यवेक्षक के एकमात्र नियंत्रण के अधीन रेलपथ का परिभाषित खंड अभिप्रेत है ;
- (डड) “सम्मुख और अनुगामी कांटे” से यह अभिप्रेत है कि कांटे उस रेलगाड़ी या यान की, जो उन पर चल रही है, दिशा के अनुसार अभिमुख हैं या अनुगामी हैं । कांटों को तब सम्मुख कहा जाता है जब उनके संचालन द्वारा उनकी ओर पहुंचने वाली रेलगाड़ी को सीधे उस लाइन से, जिस पर वह चल रही है, दूसरी लाइन पर भेजा जा सकता है ;
- (ढढ) “फीडिंग पोस्ट (प्रदाय स्तंभ)” से ऐसा प्रदाय नियंत्रण पोस्ट अभिप्रेत है, जहां ग्रिड उप स्टेशन से आने वाली प्रदाय लाइनें समाप्त की जाती हैं ;
- (णण) “नियत सिगनल” से रेलगाड़ियों के संचलन का नियंत्रण करने के लिए और संकेतन प्रणाली के भागरूप नियत स्थान पर किसी स्टेशन का सिगनल अभिप्रेत है ;
- (तत) “अतिलंघन चिह्न” से वह चिह्न अभिप्रेत है, जहां पर दो लाइनों के एक दूसरे को पार करने या मिलने के कारण आयामों का अतिलंघन होता है ;
- (थथ) “अग्रगति” से दो क्रमिक रेलगाड़ियों के बीच समय का अंतराल अभिप्रेत है ;
- (दद) “घटना” से कोई ऐसी घटना अभिप्रेत है, जो यात्री सेवाओं में विलंब या विच्छिन्नता कारित करती है ;
- (धध) “अंतर्बंधन” से किसी पैनल या कार्य स्टेशन से प्रचालित सिगनलों, कांटों और अन्य साधित्रों की ऐसी व्यवस्था अभिप्रेत है, जिससे कि वे यांत्रिक या वैद्युत या इलैक्ट्रॉनिक बंधन या दोनों के द्वारा इस प्रकार परस्पर संबद्ध रहें कि उनका प्रचालन एक समुचित क्रम में होकर सुरक्षा सुनिश्चित करे ;
- (नन) “पृथक्करण” से लाइन का संरक्षण करने के लिए उसे कांटों या अन्य अनुमोदित साधनों द्वारा अन्य लाइन या लाइनों पर संचलन में अवरोध से बचाने के लिए पृथक् करने के लिए की गई कोई व्यवस्था अभिप्रेत है ;
- (पप) “अप्रतिसंज्ञणीय आपात ब्रेक” से यह अभिप्रेत है, कि जब किसी आपात ब्रेक का उपयोग साशय या अन्यथा किया जाता है तब आपात ब्रेक, जब तक रेलगाड़ी की गति शून्य नहीं हो जाती है, तब तक उपयोग में रहते हैं और आपात ब्रेक के उपयोगन के कारण को दूर या पुनःव्यवस्थित किया जाता है ;
- (फफ) “स्थानीय नियंत्रण” से किसी विनिर्दिष्ट स्टेशन के लिए यातायात नियंत्रक के उत्तरदायित्वों का किसी ऐसे व्यक्ति द्वारा, जो तत्समय ऐसा करने के लिए प्राधिकृत किया गया हो, ग्रहण करना अभिप्रेत है ;
- (बब) “न्यूट्रल सैक्शन” से रोधी और मृत उपरिशीर्ष उपस्कर का कोई ऐसा छोटा खंड अभिप्रेत है, जो पार्श्वस्थ उप स्टेशन या फीडिंग पोस्ट द्वारा भरे गए क्षेत्रों को पृथक् करता है ;

- (भभ) “सामान्य यातायात दिशा” से बाएं हाथ की ओर रेलपथ पर चलने वाला यातायात अभिप्रेत है ;
- (मम) “बाधा” के अंतर्गत उसके सजातीय पदों सहित किसी लाइन पर उसका अतिल्लंघन करने वाली कोई रेलगाड़ी, यान या कोई अन्य बाधा या ऐसी कोई स्थिति अभिप्रेत है, जो रेलगाड़ियों के लिए खतरनाक है ;
- (यय) “प्रचालन नियंत्रण केंद्र” से मुख्य लाइन पर रेलगाड़ियों के संचालन का नियंत्रण करने वाला संपूर्ण भारसाधक संगठन अभिप्रेत है ;
- (ककक) “उपरिशीर्ष उपस्कर” से रेलपथ के ऊपर लगे हुए वैद्युत संवाहक तार और उनसे संबंधित फिटिंग, विद्युत्स्रोधी और अन्य संयोजक अभिप्रेत हैं, जिनके माध्यम से वे वैद्युत कर्षण के प्रयोजन के लिए लटकाए जाते हैं और अपनी स्थिति में बने रहते हैं ;
- (खखख) “यात्री गाड़ी” से एकमात्र रूप से यात्रियों और उनके सामान के संचालन के लिए आशयित कोई रेलगाड़ी अभिप्रेत है ;
- (गगग) “उपगमन अनुज्ञा” से किसी ब्लाक स्टेशन से पीछे के ब्लाक स्टेशन को किसी रेलगाड़ी के लिए पिछले स्टेशन को छोड़ने और आगे वाले स्टेशन पर पहुंचने के लिए दी गई पूर्व अनुज्ञा अभिप्रेत है ;
- (घघघ) “प्लेटफार्म स्क्रीन द्वार” से रेलगाड़ियों के द्वार से संलग्न स्वचालित द्वार की ऐसी प्रणाली अभिप्रेत है, जो प्लेटफार्म पर पटरियों से यात्रियों को दूर करने के लिए प्लेटफार्म के किनारों पर उपलब्ध कराई जाती है ;
- (ङङङ) “प्लेटफार्म पर्यवेक्षक बूथ” से प्लेटफार्म पर पर्यवेक्षक के लिए मॉनिटरिंग केबिन अभिप्रेत है ;
- (चचच) “कांटा और ट्रेप संकेतक” सिगनल नहीं हैं, किंतु ऐसे साधित्र हैं, जो कांटों पर लगाए गए हों और उनके साथ संचालित होकर उस स्थिति को उपदर्शित करते हैं, जिसमें वे व्यवस्थित किए गए हैं ;
- (छछछ) “विद्युत ब्लाक” से किसी विशिष्ट सेक्शन से कर्षण धारा या विद्युत प्रदाय को वापस लेना अभिप्रेत है ;
- (जजज) “अग्रसारण कोड” से रेलगाड़ी चालक या रेलगाड़ी प्रचालक के कंसोल पर शून्य गति कोड से भिन्न ऐसा स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण कोड अभिप्रेत है, जो लक्ष्य गति को दर्शित करता हो ;
- (झझझ) “रेल बोर्ड” से भारतीय रेल बोर्ड अधिनियम, 1905 (1905 का 4) की धारा 2 द्वारा सशक्त बनाया गया रेल बोर्ड अभिप्रेत है ;
- (ञञञ) “प्रतिबंधित हस्तचालित पद्धति” से ऐसी चालन पद्धति अभिप्रेत है, जहां रेलगाड़ी हाथ से चलाई जाती है और वह केवल उसकी अधिकतम गति सीमा के संबंध में स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण कोड के अध्यक्षीन होती है ;
- (टटट) “चल स्टॉक पर्यवेक्षक” से दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन का कोई ऐसा कर्मचारी अभिप्रेत है, जो रेलगाड़ियों का परीक्षण करने के लिए तथा उनके सुरक्षित चालन की उपयुक्तता प्रमाणित करने के लिए सम्यक् रूप से अर्हित है ;
- (ठठठ) “परिचालित लाइन” से ऐसा रेलपथ अभिप्रेत है, जिसका परिचालित रेलरेलगाड़ियों के स्टेशनों पर बिना रुके पार करते समय और उनके बीच से जाते समय उपयोग किया जाता है और इसके अंतर्गत ऐसे संयोजन, यदि कोई हों, भी हैं, जिनका उपयोग रेलगाड़ी द्वारा स्टेशनों में प्रवेश करते समय या उनको छोड़ते समय किया जाता है ;
- (डडड) “परिचालित रेलगाड़ी” से कोई ऐसी रेलगाड़ी अभिप्रेत है, जो चल चुकी है, किंतु जिसने अपनी यात्रा पूर्ण नहीं की है ;
- (ढढढ) “दृष्टिपथ पर परिचालन” से ऐसी चालन पद्धति अभिप्रेत है, जहां रेलगाड़ी हाथ से चलाई जाती है और स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण निर्बंधन के अध्यक्षीन नहीं रहती है ;
- (णणण) “रेलगाड़ी को सुरक्षित करना” से पूर्ण ब्रेक लगाना, सभी चालन स्थितियों को बंद करना और रेलगाड़ी चालक नियंत्रण कुंजी को हटाना और, जहां लागू हो, पार्किंग ब्रेक लगाना अभिप्रेत है ;
- (ततत) “शॉर्ट सर्किट” से ऐसी त्रुटिपूर्ण स्थिति अभिप्रेत है, जो उस सर्किट में विद्युत करंट में कम रोधन के किसी मार्ग को प्रारंभ करने से उत्पन्न होती है ;
- (थथथ) “शंटिंग” से कर्षण मोटरों के साथ या उनके बिना किसी कोच या कोचों का या किसी अन्य स्वतःनोदित यान का, किसी रेलगाड़ी के साथ जोड़ने, पृथक् करने या स्थानांतरित करने के प्रयोजन के लिए या, किसी अन्य प्रयोजन के लिए संचालन अभिप्रेत है ;
- (ददद) “सिगनल” से कोई ऐसा संकेत अभिप्रेत है, जो किसी रेलगाड़ी चालक को उसकी रेलगाड़ी का संचालन नियंत्रित करने के लिए दिया गया है ;
- (धधध) “सिगनल पर्यवेक्षक” से सिगनल और दूरसंचार विभाग का ऐसा निरीक्षक अभिप्रेत है, जो किसी संकेतन और/या सहबद्ध दूरसंचार गियरों के, परिपथ या फील्ड या स्टेशन या रेलगाड़ी पर, संस्थापन और अनुसंधान का भारसाधक है ;
- (ननन) “विशेष अनुदेश” से ऐसा अनुदेश अभिप्रेत है, जो विशिष्ट मामलों या विशेष परिस्थितियों के संबंध में प्राधिकृत अधिकारी द्वारा, समय-समय पर, जारी किया गया हो ;

- (पपप) “कर्मचारिवृद्ध संरक्षा कुंजी” से निष्कार्षित स्टेशन नियंत्रक कक्ष में उपलब्ध कराई गई और निरीक्षण या अनुस्क्षण के लिए विशिष्ट रेलपथ खंड में जाने वाले प्राधिकृत कर्मचारिवृद्ध को दी गई कुंजी अभिप्रेत है ;
- (फफफ) “कर्मचारिवृद्ध विशेष कुंजी” से प्लेटफार्म की ओर से हस्तचालित दूसरे द्वार को खोलने के लिए दी गई कुंजी अभिप्रेत है, जिसका उपयोग रेलपथ की ओर पहुंच के लिए अनुस्क्षण कर्मचारियों द्वारा किया जाता है ;
- (बबब) “स्टेशन” से दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन की ऐसी किसी लाइन पर, कोई स्थान अभिप्रेत है जिस पर यात्री यातायात की संभाल की जाती है ;
- (भभभ) “स्टेशन नियंत्रक” से ड्यूटी पर ऐसा व्यक्ति अभिप्रेत है, जो तत्समय स्टेशन के कार्यकरण और स्टेशन की सीमाओं के भीतर यातायात के लिए उत्तरदायी है और इसके अंतर्गत सहायक स्टेशन नियंत्रक या कोई ऐसा व्यक्ति भी है, जो तत्समय ऐसे स्टेशन के कार्यकरण और यातायात का स्वतंत्र रूप से भारसाधक है ;
- (ममम) “स्टेशन सीमाओं” से स्टेशन कार्य आदेशों में यथापरिभाषित सीमाएं और श्रृंखलाएं अभिप्रेत हैं ;
- (ययय) “स्टेशन प्रबंध प्रणाली” से सुरक्षा की विषम प्रणालियों सहित निर्माण सेवाओं के उचित कार्यकरण को मानीटर और नियंत्रित करने के लिए प्रत्येक स्टेशन पर प्रतिष्ठापित एक नियंत्रण पैनल/कार्य स्टेशन अभिप्रेत है ;
- (कककक) “स्टेशन सेक्शन” से स्टेशन की सीमाओं के भीतर परिचालन रेलपथ का वह भाग अभिप्रेत है, जो दो क्रमवर्ती ब्लाक सेक्शनों के बीच मध्यक्षेप कर रहा है ;
- (खखखख) “स्टेशन नियंत्रण कक्ष” से वह कक्ष अभिप्रेत है, जहां स्टेशन नियंत्रण पैनल या संकर्म स्टेशन अवस्थित है ;
- (गगगग) “प्रदाय नियंत्रण स्तंभ” से उपरिशीर्ष उपस्कर के लिए विद्युत आपूर्ति नियंत्रित करने के लिए लगाए गए इंटरप्टर, आइसोलेटर स्विचों, दूरस्थ नियंत्रण उपस्कर और अन्य उपकरणों का, संयोजन अभिप्रेत है, और इसके अंतर्गत फीडिंग पोस्ट, काट और समरूप स्तंभ और उप काट स्तंभ भी हैं ;
- (घघघघ) “पर्यवेक्षक रेलपथ और संरचना या संकर्म” से दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन का कोई ऐसा कर्मचारी अभिप्रेत है, जो स्थलों और सिगनलों, भूमिगत संरचना, सतह संरचना, पुलों या उनसे संसक्त अन्य संकर्मों की संरचना या अनुस्क्षण के लिए उत्तरदायी है ;
- (ङङङङ) “कार्यचालन प्रणाली” से ऐसी एक या अधिक प्रणालियां अभिप्रेत हैं, जो रेलगाड़ियों के कार्यकरण के लिए तत्समय अध्याय 8 में विनिर्दिष्ट हैं ;
- (चचचच) “लक्ष्य दूरी” से ऐसी दूरी अभिप्रेत है, जिसके भीतर रेलगाड़ी को लक्ष्य गति प्राप्त कर लेनी चाहिए ;
- (छछछछ) “लक्ष्य गति” से ऐसी गति अभिप्रेत है, जो रेलगाड़ी प्रचालक के कंसोल पर उस गति को, जिससे अधिक गति रेलगाड़ी की लक्ष्य अवस्थिति पर नहीं होनी चाहिए, उपदर्शित करने के लिए प्रदर्शित की गई हो ;
- (जजजज) “समापन स्टेशन” से किसी लाइन के अंत का स्टेशन अभिप्रेत है ;
- (झझझझ) “टावर वैगन” या “निरीक्षण कार” से ऐसा कोई स्व-नोदित यान अभिप्रेत है, जिसका उपरिशीर्ष उपस्कर के अनुस्क्षण और मरम्मत के लिए उपयोग किया जाता है, उदाहरण के लिए कैटेनरी अनुस्क्षण यान ;
- (ञञञञ) “कर्षण” से 25000 वोल्ट, एकल फेज़, 50 हर्टज़ प्रत्यावर्ती धारा पर प्रवाहमान कर्षण प्रणाली अभिप्रेत है ;
- (टटटट) “रेलपथ परिपथ” से कोई विद्युत परिपथ अभिप्रेत है, जिसकी रेलपथ के किसी भाग पर और, परिपथ के भागरूप रेलपथ की पटरियों पर किसी यान की उपस्थिति का पता लगाए जाने के लिए व्यवस्था की जाती है ;
- (ठठठठ) “कर्षण पावर नियंत्रक” से दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन का कोई सक्षम कर्मचारी अभिप्रेत है, जो दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन की कर्षण शक्ति वितरण प्रणाली के नियंत्रण के लिए उत्तरदायी है ;
- (डडडड) “यातायात नियंत्रक” से दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन का प्रचालन नियंत्रण केंद्र में ड्यूटी पर कोई ऐसा कर्मचारी अभिप्रेत है, जो तत्समय दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन व्यवस्था पर रेलगाड़ियों के चालन के लिए उत्तरदायी है ;
- (ढढढढ) “यातायात अवधि” से प्रथम निर्धारित रेलगाड़ी चालन और अंतिम निर्धारित रेलगाड़ी चालन की समाप्ति के समय के बीच की अवधि अभिप्रेत है ;
- (णणणण) “रेलगाड़ी” से यान सहित या यान रहित कोई इंजन अथवा किसी ट्रैलर सहित या ट्रैलर रहित कोई ऐसा स्वचालित यान अभिप्रेत है, जिसे रेलपथ से आसानी से नहीं उठाया जा सकता है ;
- (तततत) “रेलगाड़ी नियंत्रण और मानीटरी प्रणाली” से मेट्रो रेलगाड़ी के संचालन से संबंधित विभिन्न प्रकार के कृत्यों, जैसे कर्षण, विद्युत, ब्रेक लगाने, वातानुकूलन, आदि पर नियंत्रण रखने और सूचना उपलब्ध कराने के लिए परिकल्पित प्रणाली अभिप्रेत है ;

- (थथथथ) “रेलगाड़ी प्रचालक” से दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन की रेलगाड़ी का चालक अभिप्रेत है, जो दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन की रेलगाड़ी के संचालन और नियंत्रण का तत्समय भारसाधक है ;
- (दददद) “रेलगाड़ी रेडियो” से रेलगाड़ी की कैंब, स्टेशनों और नियंत्रण के बीच बेतार टेलीफोन संदेश संचार प्रणाली अभिप्रेत है ;
- (धधधध) “सुरंग संवातन सेक्शन” से किसी अप या डाउन लाइन के सुरंग सेक्शन की न्यूनतम लंबाई अभिप्रेत है, जो सुरंग संवातन पंखों का उपयोग करते हुए यांत्रिक संवातन करने में सक्षम है ;
- (नननन) “कार्य रेलगाड़ी” से कोई विभागीय रेलगाड़ी अभिप्रेत है, जो पूर्णतया दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन नेटवर्क पर कार्य के निष्पादन के लिए आशयित है ।
- (2) उन शब्दों और पदों के, जो इन नियमों में प्रयुक्त हैं, और परिभाषित नहीं किए गए हैं, किंतु मेट्रो रेल (प्रचालन और अनुरक्षण) अधिनियम, 2002 (2002 का 60) या भूमिगत रेल (संकर्म सन्निर्माण) अधिनियम, 1978 (1978 का 33) में परिभाषित किए गए हैं, वहीं अर्थ होंगे, जो उन अधिनियमों में क्रमशः उनके हैं ।

अध्याय 2

दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन कर्मचारियों को साधारणतया लागू होने वाले नियम

3. नियमों की प्रतियों का प्रदाय -- दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन प्रशासक इन नियमों और उनके अधीन किए गए संशोधनों की एक प्रति का निम्नलिखित को प्रदाय करेगा,—
- (क) (i) प्रचालन नियंत्रण केंद्र ;
- (ii) प्रत्येक स्टेशन ;
- (iii) प्रत्येक रैक अनुरक्षण डिपो, कर्षण डिपो, स्थायी मार्ग डिपो और सिगनल डिपो ; और
- (iv) ऐसे अन्य कार्यालय, जो विशेष अनुदेशों के अधीन विनिर्दिष्ट किए जाएं ।
- (ख) प्रत्येक दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन कर्मचारी, जिसको इन नियमों द्वारा, या इन नियमों के ऐसे भागों द्वारा, जो उसके कर्तव्यों से संबंधित हैं, कोई निश्चित उत्तरदायित्व सौंपा गया है ।
4. नियमों की प्रति का अनुरक्षण -- दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन का प्रत्येक कर्मचारी, जिसे इन नियमों की प्रति का प्रदाय किया गया है,—
- (क) सभी शुद्धियां, उसमें समाविष्ट करता रहेगा ;
- (ख) अपने वरिष्ठ अधिकारियों में से किसी की भी मांग पर उसे प्रस्तुत करेगा ;
- (ग) अपनी प्रति खो जाने या विरूपित हो जाने की दशा में, अपने वरिष्ठ अधिकारी से नई प्रति प्राप्त करेगा ; और
- (घ) यह सुनिश्चित करेगा कि उसके अधीन कार्य करने वाले कर्मचारिवृंद को सभी शुद्धियों या संशोधनों का प्रदाय किया गया है और यह कि वे इन नियमों के उपबंधों का अनुपालन करते हैं ।
5. नियमों का ज्ञान और सक्षमता प्रमाणपत्र जारी किया जाना --
- (1) नियमों का ज्ञान -- दिल्ली मेट्रो रेलवे प्रशासन लाइन का प्रत्येक कर्मचारी,—
- (क) अपनी ड्यूटी से संबंधित नियमों की पूरी जानकारी रखेगा ;
- (ख) दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन के प्राधिकृत अधिकारी द्वारा संचालित विनिर्दिष्ट परीक्षा उत्तीर्ण करेगा ;
- (ग) अपना यह समाधान करेगा कि उसके अधीन कार्यरत कर्मचारिवृंद अपनी ड्यूटी से संबंधित नियमों की पूरी जानकारी रखते हैं और लिखित आश्वासन प्राप्त करेगा ।
- (2) सक्षमता प्रमाणपत्र जारी किया जाना -- दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन के किसी कर्मचारी को इन नियमों के अधीन कोई ड्यूटी तभी सौंपी जाएगी, जब वह अपनी तकनीकी योग्यता और कौशल तथा अपनी ड्यूटी से संबंधित नियमों, विनियमों, प्रक्रिया और निर्देशिका की जानकारी के संबंध में परीक्षा उत्तीर्ण कर लेता है और, उपयुक्त पाए जाने के पश्चात्, प्राधिकृत अधिकारी द्वारा, जिसे विशेष रूप से इस निमित्त प्राधिकृत किया जाए, सक्षमता प्रमाणपत्र जारी कर दिया गया है ।
6. नियमों के पालन में सहायता -- प्रत्येक दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन कर्मचारी इन नियमों को कार्यान्वित करने में सहायता करेगा और उनमें से किसी के उल्लंघन की, जो उसकी जानकारी में आए, तुरन्त अपने वरिष्ठ अधिकारी और अन्य संबंधित प्राधिकारी को रिपोर्ट करेगा ।
7. नियमों और आदेशों का पालन -- प्रत्येक दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन कर्मचारी
- (क) सभी नियमों और विशेष अनुदेशों ; और
- (ख) अपने वरिष्ठ अधिकारियों द्वारा दिए गए सभी विधिपूर्ण आदेशों का, पालन और अनुपालन करेगा ।
8. वलात प्रवेश, क्षति या हानि का निवारण -- (1) प्रत्येक दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन कर्मचारी अपने प्रभार या कब्जे में दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन प्रशासन की संपत्ति की सुरक्षा और संरक्षण के लिए उत्तरदायी होगा ।
- (2) प्रत्येक मेट्रो रेल कर्मचारी --
- (क) दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन परिसरों में वलात प्रवेश ;
- (ख) दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन संपत्ति की चोरी, क्षति या हानि,
- (ग) यात्रियों, अन्य व्यक्तियों और स्वयं को क्षति ; और
- (घ) दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन परिसरों में अग्नि और अन्य असुरक्षित घटनाओं के निवारण के लिए प्रयास करेगा ।

9. **ड्यूटी पर उपस्थित** — प्रत्येक दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन कर्मचारी ऐसे समयों और स्थानों पर और ऐसी अवधियों के लिए, जो दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन प्रशासन द्वारा नियत की जाएं, ड्यूटी पर उपस्थित होगा और किसी अन्य समय और स्थान पर भी जहां उसकी सेवाओं की अपेक्षा की जाए, उपस्थित होगा।
10. **ड्यूटी से अनुपस्थिति** — (1) कोई दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन कर्मचारी, अपने वरिष्ठ अधिकारी की पूर्व अनुज्ञा के बिना ड्यूटी से स्वयं को अनुपस्थित नहीं रखेगा या उपस्थिति के अपने नियत घंटों में परिवर्तन नहीं करेगा या किसी अन्य दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन कर्मचारी के साथ अपनी ड्यूटी को नहीं बदलेगा अथवा अपनी ड्यूटी के भारसाधक को, जब तक कि उसे उचित रूप से मुक्त नहीं किया जाता है, नहीं छोड़ेगा।
- (2) यदि कोई दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन कर्मचारी, ड्यूटी पर होते हुए, ड्यूटी से बीमारी के आधार पर अनुपस्थित रहने की इच्छा करता है तो वह तुरन्त अपने वरिष्ठ अधिकारी को मामले की रिपोर्ट करेगा और अपनी ड्यूटी को तब तक नहीं छोड़ेगा जब तक कि सक्षम दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन कर्मचारी को उसका चार्ज न दे दिया गया हो।
11. **मद्य, शामक, मादक, उत्तेजक औषधि या ऐसा निर्मित पदार्थ लेना** — (1) कोई दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन कर्मचारी अपनी ड्यूटी के प्रारंभ होने से पूर्व आठ घंटों के भीतर कोई मद्य शामक, मादक पेय, उत्तेजक औषधि या ऐसा निर्मित पदार्थ नहीं लेगा या उसका उपयोग नहीं करेगा अथवा किसी ऐसे पेय औषधि या निर्मित पदार्थ को, ड्यूटी पर होते हुए नहीं लेगा या उसका उपयोग नहीं करेगा।
- (2) कोई दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन कर्मचारी, ड्यूटी पर होते हुए, नशे की स्थिति में या ऐसी स्थिति में नहीं होगा जिसमें उसके कसी मद्य शामक व मादक पेय, उत्तेजक औषधि या निर्मित पदार्थ को लेने या उसका उपयोग करने के कारण उसके कर्तव्यों का पालन करने की उसकी क्षमता का ह्रास होता है।
- (3) कोई दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन कर्मचारी, ड्यूटी पर होते हुए, घूम्रपान या तम्बाकू सेवन नहीं करेगा और न चबाएगा।
12. **दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन कर्मचारियों का आचरण** — प्रत्येक दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन कर्मचारी —
- (क) दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन प्रशासन द्वारा यथाविनिर्दिष्ट समुचित वैज (बिल्ला) और उचित वर्दी पहनेगा और ड्यूटी पर होते हुए देखने में साफ सुथरा दिखेगा ;
- (ख) चुस्त, सम्य और शिष्ट होगा ;
- (ग) अवैध पारितोषिक न तो मांगेगा और न स्वीकार करेगा ;
- (घ) जनता को सभी युक्तियुक्त सहायता देगा और सही जानकारी देने में सावधानी बरतेगा ;
- (ङ) अपनी ड्यूटी से संबंधित सभी रिपोर्ट में सभी समयों पर पूर्ण और सच्चाई पूर्ण कथन करेगा ; और
- (च) पूछे जाने पर अपना नाम और पदाभिधान बिना संकोच बताएगा।
13. **सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए कर्तव्य** — (1) प्रत्येक दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन कर्मचारी —
- (क) यह देखेगा कि जनता की और उसके साथ कर्मचारियों की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए प्रत्येक प्रयास किया गया है,
- (ख) अपने वरिष्ठ अधिकारी को किसी ऐसी घटना की, जो उसकी जानकारी में आए, जिससे दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन के सुरक्षित और उचित कार्यचालन पर प्रभाव पड़ने की संभावना हो, तुरन्त रिपोर्ट करेगा, और
- (ग) दुर्घटना या अवरोध की दशा में समुचित अधिकारी द्वारा ऐसा करने के लिए बुलाए जाने पर तुरन्त सभी सहायता करेगा।
- (2) प्रत्येक दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन कर्मचारी जो —
- (क) किसी रेलगाड़ी के साथ कुछ गलत ;
- (ख) किसी मार्ग या संकर्म या उपशीर्ष विद्युत प्रदाय संस्थापन भी है, में कोई अवरोध, असफलता या असफलता की आशंका ; अथवा
- (ग) किसी सिगनल में कोई दोष है ; अथवा
- (घ) प्रणाली के किसी भाग में कोई असाधारण परिस्थिति जैसे अग्नि, धुआँ, बाढ़, दुर्घटना या अन्य खतरनाक स्थिति, जिससे रेल रेलगाड़ियों के सुरक्षित चालन या जनता की सुरक्षा में बाधा पड़ने की संभावना है, देखता है तो वह दुर्घटना का निवारण करने के लिए तुरन्त उपाय करेगा और तत्परतापूर्वक मामले की रिपोर्ट प्रचालन नियंत्रण केन्द्र अथवा निकटतम स्टेशन नियंत्रक को करेगा।
14. **मानक समय** -- दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन पर स्टेशनों के बीच रेल रेलगाड़ियों का कार्यचालन भारत सरकार द्वारा विहित रूप में भारतीय मानक समय द्वारा विनियमित किया जाएगा।

अध्याय - 3

सिगनल और नियंत्रण

15. **साधारण** -- (1) दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन पर रेलगाड़ियों के संचालन को नियंत्रित करने के लिए निम्नलिखित सिगनलों का उपयोग किया जाएगा, अर्थात् : --
- (क) कैंब सिगनल ;
- (ख) स्थिर सिगनल ; और
- (ग) हाथ सिगनल।
- (2) स्थिर सिगनलों द्वारा प्रदर्शित पहलू की अवस्थिति दिन और रात में, खुले में और सुरंगों में एक जैसी होती है।
- (3) स्थिर सिगनल, जहां साध्य हो, उसे रेलपथ के, जिसके प्रति यह निर्देश करता है, दायीं ओर लगाया जाएगा और ऐसी दूरी से दृश्यमान होगा जिससे रेलगाड़ी प्रचालक स्थिर सिगनल तक पहुंचने से पहले रुकने के लिए चालीस

किलोमीटर/घंटा की गति से रेलगाड़ी का ब्रेक लगाने में समर्थ हो और एक पुनरावृत्ति (रिपीटर) सिगनल की ऐसी अवस्थानों पर व्यवस्था की जाएगी, जहां अवरोधों के कारण ऐसी दृश्यमानता नहीं है।

16. सिगनलों का वर्णन — (1) कैब सिगनल — (i) परिचालित रेल पथों पर रेलगाड़ी के संचालन सामान्यतः उस स्वचालित रेलगाड़ी सुरक्षा प्रणाली द्वारा शासित होंगे, जो प्रचालन कनसोल में रेलगाड़ी प्रचालक को निम्नलिखित दर्शाती हो —

(क) रेल की वास्तविक गति ;

(ख) यात्रा के प्रत्येक स्थल पर अधिकतम अनुज्ञात गति ;

(ग) वह दूरी जिसे रेलगाड़ी वर्तमान में तय करने के लिए प्राधिकृत है (जहां दी हुई हो)

(घ) प्रणाली सचेतक ; और

(ङ) संदेश ।

- (ii) यदि लक्ष्य गति संकेत और लक्ष्य दूरी संकेत, जहां दिए हुए हों, “0” (शून्य) से अधिक हैं, वहां उस संकेत को “आगे बढ़िए” संकेत के रूप में निर्दिष्ट किया गया है ।

- (iii) यदि इन दोनों संकेतों में कोई संकेत “0” हैं तो संकेत रुको (Stop) संकेत के रूप में निर्दिष्ट किया गया है ।

- (iv) रेल रेलगाड़ी प्रचालक उस उपदर्शित गति तक जहां तक ऐसे प्रयोजन के लिए प्राधिकार दिया गया है, रेलगाड़ी चलाने के लिए प्राधिकृत है ।

- (2) स्थिर सिगनल — (i) मुख्य लाइनों पर स्थिर सिगनल रंगीन बत्ती वाले सिगनल है जो “लाल” या “सफेद” दृश्य उपदर्शित करने में समर्थ हैं ।

- (ii) “लाल दृश्य” आकार यह उपदर्शित करता है कि रेलगाड़ी सिगनल से पहले रोक दी जाए ;

- (iii) “सफेद दृश्य” आकार यह उपदर्शित करता है कि मार्ग निर्धारित और पाशित है किन्तु पूर्ण रूप से वांछा रहित नहीं हो सकता है । कैब सिगनल के अधीन प्रचालित रेलगाड़ी कैब सिगनल के प्राधिकार के अधीन आगे बढ़ सकती है किन्तु लाइन साइड सिगनलों के एक मात्र प्राधिकार पर प्रचालन करने वाली रेलगाड़ी को अवश्य रुकना और यातायात नियंत्रक से अनुदेश लेना चाहिए ;

- (iv) जब स्थिर सिगनल उपयोग में नहीं है तब दृश्य-आकार को आच्छादित किया जाएगा और आच्छादन की काली पृष्ठ भूमि पर दो तिर्यक सफेद पट्टियों को प्रदर्शित करेगा ; ये पट्टियां कम से कम 30 से.मी. लंबी और 10 से.मी. चौड़ी होंगी ।

- (3) डिपो सिगनल — (i) डिपो में, स्थिर सिगनल लाल और पीले दृश्यों वाले रंगीन बत्ती प्रकार के होंगे जिनका प्रयोग यथाविनिर्दिष्ट निम्नलिखित रीति में किया जाएगा ;

- (ii) “लाल दृश्य” आकार यह उपदर्शित करता है कि रेलगाड़ी सिगनल से पहले अवश्य रोकनी होगी ;

- (iii) “पीला दृश्य” यह उपदर्शित करता है कि मार्ग निर्धारित, पाशित और साफ है और जहां तक लाइन साफ है कोई रेलगाड़ी “प्रतिबंधित हस्तचालित पद्धति निर्देशिका” मोड में आगे बढ़ सकती है और रेलगाड़ी संचालक किसी बाधा के प्रति अच्छी तरह सतर्क रहेगा ;

- (iv) डिपो को परिचालित पथ से किसी अनुमोदित उपाय के माध्यम से अलग किया जाएगा ।

- (4) हस्त सिगनल — (i) हस्त सिगनलों का प्रयोग साधारणतः केवल डिपो में संकर्म रेलगाड़ी की शटिंग करने, या कार्य स्थल पर, या अत्यधिक आकस्मिकता में किया जाएगा ;

- (ii) “हरी बत्ती” के सिवाय किसी अन्य बत्ती या तेजी से लहराई गई किसी वस्तु का अर्थ रुकने के संकेत (Stop Signal) के रूप में लगाया जाएगा ;

- (iii) “रुकिए (Stop)” को निम्नलिखित द्वारा उपदर्शित किया जाएगा—

(क) कोई लाल लैम्प ;

(ख) दोनों हाथों को सर के ऊपर उठाना ;

(ग) किसी सफेद रोशनी को तेजी से एक तरफ से दूसरी तरफ लहराना ;

(घ) कोई लाल झंडा ;

- (iv) “आगे बढ़िए” को स्थिरता से पकड़े हुए किसी हरे लैम्प द्वारा उपदर्शित किया जाएगा ;

- (v) शटिंग और रेलगाड़ी के संचालन के लिए हस्त सिगनल का निम्नलिखित संरूप होगा : —

दृश्य

उपदर्शन

(क) किसी हरे लैम्प या झंडे को धीरे से ऊपर और नीचे ले जाना

सिगनल से दूर हटें

(ख) किसी हरे लैम्प या झंडे को शरीर के एक तरफ से दूसरी तरफ ले जाना

सिगनल की ओर बढ़ें

(ग) कोई लाल बत्ती या झंडा

रुकिए

- (vi) जब सावधानीपूर्वक संचालन या शटिंग के दौरान, किसी रेलगाड़ी की गति को कम करना है, तो संचालन के लिए धीमी-धीमी गति धीमे करते हुए से हस्त सिगनल दिया जाएगा और जब रुकना अपेक्षित है, एक “रुकिए (Stop)” सिगनल दिया जाएगा ;

- (vii) प्रत्येक स्टेशन नियंत्रण कक्ष के पास लाल, हरे और सफेद पहलुओं को प्रदर्शित कर सकने वाला और सहज सुगम और ठीक कार्यदशा में कम से कम एक हस्त लैम्प होगा और प्रत्येक स्टेशन नियंत्रक उसकी अवस्थिति और उसके उचित प्रयोग से परिचित होगा ।

(viii) प्रत्येक दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन का कर्मचारी जो चल रेलगाड़ी की शटिंग, अनुसूचन स्थल पर चल रेलगाड़ी प्रचालन और इंजीनियर के कब्जे के भीतर चल रेलगाड़ियों के प्रचालन में लगा है, चालू हालत में लाल, हरा और सफेद पहलुओं का दर्शित करने में समर्थ एक हाथ लैम्प रखेगा और इसके समुचित उपयोग की जानकारी रखेगा और इसके अतिरिक्त वह लाल झंडी और हरी झंडी भी रखेगा ।

17. सिगनलों की व्यवस्था - (1) स्थिर सिगनल, सभी कांटों की पहुँच और अंतःपाशित क्षेत्रों की क्रासिंग पर परिचालित लाइनों पर उपलब्ध होंगे और इस तरह से अवस्थित होंगे जिससे रेलगाड़ियाँ किसी नियम विरुद्ध संचलन या अवस्थिति से सुरक्षित दूरी पर ठहर जाएँ।

(2) सभी डिपो रेल पथ और ऐसे अन्य रेलपथ जो स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण से सज्जित नहीं हैं, उन्हें प्रवेश और निकास दोनों के लिए स्थिर सिगनलों से नियंत्रित किया जाएगा।

(3) सभी एकल छोर वाले रेलपथों पर कम से कम एक स्थायी लाल आकार वाली बत्ती की व्यवस्था की जाएगी जो यह उपदर्शित करेगी कि इस स्थान से रेलगाड़ी आगे अग्रसर नहीं होगी।

(4) रोक देने के चिन्हक यह उपदर्शित करने के लिए लगाए जाएंगे जहाँ दी गई निश्चित लंबाई की रेलगाड़ी से सुविधानजक रूप में यात्रियों को उतारने और चढ़ाने के लिए रुकेंगी, जहाँ से विभिन्न लंबाईयों वाली रेलगाड़ियाँ प्रचालित हो सकेंगी वहाँ प्रत्येक संभावित लंबाई की रेलगाड़ियों के लिए पृथक चिन्हक लगाए जा सकेंगे।

18. सिगनलों और कांटों का संचलन - (1) सिगनलों और कांटों का नियंत्रण मार्ग सेटिंग पैनल या कार्य स्टेशन से होगा और समग्र मार्ग के कांटे और सिगनल सामान्य दशाओं में एक प्रचालन किया द्वारा निर्बाधित किए जाएंगे।

(2) प्रमुख उपस्करों की कोई विफलता सिगनल प्रणाली को और प्रतिबंधक करने के लिए प्रेरित करेगी।

(3) कोई भी मार्ग जो रेलगाड़ी के लिए खाली किया गया है, निम्नलिखित स्थितियों के सिवाए उसे तब तक निरस्त नहीं किया जाएगा जब तक कि उस मार्ग में प्रवेश कर रही रेलगाड़ी निकल न गई हो,-

(क) आपात स्थिति में ; और

(ख) उस स्थिति में जहाँ प्रचालन दशाओं में यह अपेक्षित हो कि कोई वैकल्पिक मार्ग खाली होना चाहिए और इस मामले में वैकल्पिक मार्ग खाली करने के लिए तब तक उपलब्ध नहीं कराया जाएगा जब तक विशेष अनुदेशों के अधीन परिभाषित मूल मार्ग अवरुद्ध होने के समय से पूर्व निर्धारित समय व्यपगत न हो गया हो।

(4) मार्ग सेटिंग नियंत्रण के विफल हो जाने की दशा में, कांटों को पृथक रूप से प्रचालन नियंत्रण केंद्र, स्टेशन नियंत्रण कक्ष से या स्थानीय रूप से जो आवश्यक हो, सेट किया जा सकता है।

19. सिगनलों का नियंत्रण - (1) (i) मुख्य लाइन सिगनल को किसी प्रचालन नियंत्रण केन्द्र से नियंत्रित किया जाता है और यह सामान्यतः स्वचालित नियंत्रण के अधीन प्रचालित होता है ; इसके द्वारा सेट किए गए मार्ग और रेलगाड़ियों के अंतरालों को कंप्यूटर नियंत्रण द्वारा विनियमित किया जाता है ;

(ii) यातायात नियंत्रक, जहाँ तक व्यवहार्य हो, अनुसूचित स्तर पर सेवाओं के अनुरक्षण के लिए और किसी विलंब या विघटन के कारण रेल सेवाओं के प्रत्यवर्तन करने के लिए उत्तरदायी होगा;

(iii) यातायात नियंत्रक प्रचालन नियंत्रक केन्द्र पर समय सारणी का समायोजन कर सकेगा यदि समय सारणी में फेर-बदल किए जाने की आवश्यकता है या बड़े भाजन की दशा में हाथों से मार्गों को निर्धारित और खाली करने के लिए हस्तक्षेप कर सकेगा;

(iv) सामान्यतः सिगनल प्रणाली किसी एक सुरंग संवातन सेक्शन में एक बार में केवल एक रेलगाड़ी की अनुज्ञा देगी। एक सुरंग संवातन सेक्शन में एक रेलगाड़ी से अधिक रेलगाड़ियाँ केवल आपात स्थितियों में भेजी जा सकेंगी और यदि यातायात नियंत्रक, किसी रेलगाड़ी द्वारा पहले ही से अधिकृत सुरंग संवातन सेक्शन में अतिरिक्त रेलगाड़ियों को भेजने का विनिश्चय करता है तो वह अतिरिक्त रेलगाड़ियों के लिए हाथ से मार्ग को नियत करेगा और रेलगाड़ी प्रचालकों को आगे बढ़ने के लिए उन्हें प्राधिकृत करने से पूर्व इस बारे में सलाह देगा;

(v) यातायात नियंत्रक, यदि अपेक्षित हो, विनिर्दिष्ट स्टेशन पर सिगनलों का नियंत्रण किसी स्टेशन नियंत्रक को सौंप सकेगा और इसी प्रयोजन के लिए स्टेशन नियंत्रक कक्ष में स्थानीय नियंत्रण पैनल या कार्य स्टेशन उपलब्ध कराया जाएगा;

(vi) प्रचालन नियंत्रण केन्द्र से नियंत्रण की संपूर्ण विफलता की दशा में, संपूर्ण नियंत्रण को किसी वैकल्पिक अवस्थान पर स्थित आपात नियंत्रण केन्द्र को स्थानांतरित किया जा सकेगा जहाँ यातायात नियंत्रण और कर्षण शक्ति के नियंत्रण के लिए पृथक अवस्थितियाँ हो सकेंगी;

(vii) यातायात नियंत्रक का डिपो से बाहर मुख्य लाइन के सभी मार्गों पर नियंत्रण होगा;

(viii) रेलगाड़ी संचलन सामान्यतः कंप्यूटर नियंत्रण के अधीन होगा किंतु यातायात नियंत्रक में हाथ में मार्गों को सेट करने और यदि आवश्यक हो तो पृथक रूप से कांटों को सेट करने की सामर्थ्य होनी चाहिए।

(2) सुरक्षा संसूचना - (i) प्रचालन नियंत्रण केन्द्र और रेलगाड़ी चालकों, स्टेशन नियंत्रक, वैद्युत अनुरक्षण कर्मचारिवृन्द, चल स्टाक, सिगनल तथा दूर संचार और रेलपथ संरचना विभाग और रेल रेलगाड़ियों के संचलन से संबंधित अन्य व्यक्तियों के बीच सभी संसूचनाएं टेप रिकार्ड की जाएंगी और घटना विश्लेषण तथा प्रशिक्षण के लिए परिरक्षित की जाएगी तथा परिरक्षण की पद्धति और उसकी अवधि वही होगी जो विशेष अनुदेशों में विनिर्दिष्ट हो;

(ii) दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन के कर्मचारी ऐसी रीति में रेडियों संदेशों के लिए पहल करेंगे और उनकी अभिस्वीकृति देंगे जो केवल आशयित पक्षकारों के बीच संसूचना का होना सुनिश्चित करती हो ;

(iii) रेलगाड़ी संचलनों को प्रभावित करने वाले संदेश एक समय में केवल एक ही रेलगाड़ी को संबोधित होंगे ;

परंतु आपात में ऐसा किसी विशिष्ट क्षेत्र में या उसमें पहुँचने वाली सभी रेलगाड़ियों को यातायात नियंत्रक द्वारा सामान्य संदेश भेजा जा सकेगा जिसे सभी संबद्ध रेलगाड़ी प्रचालकों द्वारा व्यक्ति रूप से अवश्य अभिस्वीकृत किया जाना चाहिए।

परंतु यह और कि आपात में ऐसा संदेश स्टेशन नियंत्रक द्वारा दिया जा सकेगा यदि इस निमित्त यातायात नियंत्रक द्वारा प्राधिकृत किया जाए।

(3) परिचालित लाइनें - (i) परिचालित लाइन पर संकेतन प्रणाली एक पूर्ण स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण प्रणाली है।

(ii) यदि वह गति, जो चल रेलगाड़ी को स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण पर के भीतर सामान्य रूप से ब्रेक लगाकर रुकने के लिए अनुज्ञा देती है, अधिक हो जाती है तो असाध्य आपात ब्रेक स्वचालित रूप से लग जाते हैं। इससे यह सुनिश्चित होता है कि रेलगाड़ी सुरक्षा सीमा से परे अग्रसर नहीं हो रही है।

(iii) स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण पर परिचालित रेलगाड़ी का प्रसामान्य प्रचालन रेलगाड़ी चालक के कनसोल पर संकेत से मानीटर किया जाता है और प्रत्येक मुख्य परिचालन लाइन को प्रचालन के लिए सम्यक्तः संकेत दिया जाता है।

- (iv) कतिपय लाइनों में जो स्वचालित रेलगाड़ी प्रचालन के लिए सज्जित हैं, रेलगाड़ी प्रचालक के लिए यह व्यवस्था भी है कि वह, यदि अपेक्षित हो तो रेलगाड़ी का हाथ से नियंत्रण करे
- (v) स्वचालित रेलगाड़ी प्रचालन उपस्कर के असफल हो जाने की दशा में, और ऐसी लाइनों पर, जो इस प्रकार सज्जित नहीं हैं, प्रचालक अपनी रेल रेलगाड़ियों को कनसोल में उपदर्शित गति तक नियंत्रित करेंगे।
- (vi) जहां कोई कैब संकेत उपलब्ध नहीं है वहां रेल गाड़ियां स्वचालित रूप से 'निर्बन्धित हस्तचालित' ढंग में 25 कि.मी. /घंटा की अधिकतम गति तक नियंत्रित होगी।
- (vii) स्थिर सिगनलों को अंतः पाशन क्षेत्रों के सभी कांटों और क्रासिंग पर उपलब्ध कराया जाता है।
- (4.) (i) स्टेशन नियंत्रक के नियंत्रक पैनल या कार्य स्टेशन को जब आवश्यक हो, नियंत्रण के क्षेत्र के भीतर मार्गों को व्यवस्थित करने और अलग-अलग कांटों को व्यवस्थित करने की सामर्थ्य है।
- (ii) प्रत्येक प्लेटफार्म पर एक आपात स्टाप प्लंजर होगा और स्टेशन नियंत्रण कक्ष में प्रत्येक प्लेटफार्म के लिए एक स्विच, जो जब प्रचालित किया जाए, किसी पहुंचने वाली रेलगाड़ी को प्लेट फार्म पर उसके प्रवेश करने से पूर्व, रुकवा देगा।
- (iii) प्लेटफार्म पर प्रवेश करने वाली, उस पर रुकी हुई या उसे छोड़ने वाली कोई भी रेलगाड़ी एक पूर्ण असाध्य आपात ब्रेक उपयोजन का अनुभव करेगी।
- (5.) (i) डिपो रेलपथ, स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण से पूर्ण रूप से सज्जित नहीं हो सकता है तो ऐसी स्थिति में रेल गाड़ियां स्वचालित रूप से 25 कि.मी. प्रति घंटा की अधिकतम गति तक निर्बन्धित होंगी और रेलगाड़ी प्रचालक विशेष अनुदेशों में यथा उपबंधित निम्नतर मान तक डिपो लाइनों में रेलगाड़ी की गति को और निर्बन्धित कर सकेगा।
- (ii) डिपो के भीतर संचलन नियत रंग की बत्ती सिगनलों द्वारा नियंत्रित किया जाएगा।
- (iii) डिपो के भीतर संचलनों का नियंत्रण डिपो नियंत्रक द्वारा नियंत्रण पैनल से या डिपो के भीतर कार्य स्टेशन से किया जाएगा।
- (iv) डिपो नियंत्रक, डिपो के भीतर रूटों को निर्धारित और सुनिश्चित करने के लिए नियंत्रण पैनल या संकर्म स्टेशन का उपयोग करेगा ;
- (v) रेलगाड़ी प्रचालकों को इस बारे में अनुदेश कि उन्हें शटिंग हेतु किस रेल की पटरी पर चलना होगा या प्रस्थान करने हेतु अनुज्ञा, ऐसे किसी समर्पित डिपो चैनल पर रेलगाड़ी रेडियो द्वारा दी जा सकेगी जो प्रचालक नियंत्रण केन्द्र द्वारा उपयोग किए गए चैनल से सुनिश्चित हो ;
- (vi) रेडियो विफल होने की दशा में सार्वजनिक संबोधन प्रणाली का उपयोग किया जा सकेगा ;
- (vii) रेलगाड़ी को मुख्य लाइन से डिपो में ले जाने के पूर्व निश्चित सिगनलों से या मौखिक अनुदेश द्वारा आगे बढ़ने का संकेत प्राप्त किया जाएगा ;
- (viii) रेलगाड़ी को डिपो से मुख्य लाइन पर प्रस्थान करने के पूर्व दोनों संकेत, निश्चित सिगनलों के साथ मौखिक अनुदेश द्वारा आगे बढ़ने के प्राप्त किए जाएंगे।
- (6) (i) जब कभी अपेक्षित हो चालू लाइनों के पाइंटों पर स्थानीय प्रचालन का, केवल यातायात नियंत्रक की अनुज्ञा से ही स्टेशन नियंत्रक द्वारा जिम्मा लिया जा सकेगा क्योंकि पाइंटों को हाथ से प्रचालित करने के लिए प्रयुक्त क्रैंक हैंडिल एक चाबी से अंतःकीलित हो जाता है जिसे जब प्रचालन नियंत्रक या स्टेशन नियंत्रक द्वारा निर्मुक्त किया जाता है तो यह मार्गों को संबंधित पाइंटों पर व्यवस्थित करने से रोक लगाता है और स्थानीय नियंत्रण को क्रियाशील करने के पूर्व नियंत्रण के ऐसे अंतरण को स्टेशन नियंत्रक द्वारा अभिस्वीकृत किया जाना चाहिए।
- (ii) डिपो में कुछ पाइंट अनुगमनीय होते हैं, मार्ग विफलता की दशा में अनुगमनीय दिशा में उन पर किसी संचलन को प्राधिकृत करने के पूर्व उन्हें उस रूप में व्यवस्थित करने की आवश्यकता नहीं होती है और अनुगमनीय पाइंट निश्चित सिगनलों द्वारा संरक्षित होंगे।
- 7 (i) कुछ लाइनों का नेटवर्क ऐसे स्वचालित रेलगाड़ी प्रचालन से सज्जित होते हैं जिसमें गतिवृद्धि, अवरोधन, गतिनिर्बंधन का अनुपालन और सिगनल आदेश का अनुपालन स्वतः ही ग्रहण कर लिया जाता है और रेलगाड़ी प्रचालक रेलगाड़ी के दरवाजों को बंद करेंगे और किसी स्टेशन से रेलगाड़ी को चालू करेंगे और उसके कार्यकरण को मानिटर करेंगे ;
- (ii) सभी यात्री रेल गाड़ियां स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण उपस्कर से सज्जित होती हैं और उन्हें स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण प्रणाली के नियंत्रणाधीन हाथ से चलाया जा सकता है, समुचित समय पर तेज गति या समुचित ब्रेक के फेल होने के परिणामस्वरूप असाध्य आपात ब्रेक लगाया जा सकता है जिससे सांकेतिक हस्त चालित पद्धति के रूप में निर्दिष्ट किया जाएगा ;
- (iii) यदि पटरी के किनारे लगे उपस्कर से स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण सूचना उपलब्ध नहीं होती है तो रेलगाड़ी को यातायात नियंत्रक की अनुज्ञा से निर्बंधित हस्तचालित पद्धति से चलाया जा सकता है जिसमें फलक पर लगे स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण उपस्कर रेलगाड़ी को पच्चीस किलोमीटर प्रति घंटे की गति तक निर्बंधित करेंगे और जब पटरी से स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण सूचना पुनः प्राप्त होने लगेगी तो उक्त हस्तचालित पद्धति स्वतः ही परिवर्तित हो जाएगी ;

- (iv) यदि फलक पर स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण उपस्कर भी दोषपूर्ण है तो रेलगाड़ी को यातायात नियंत्रक द्वारा यथा प्राधिकृत नियंत्रण की हाई स्पीड कट आउट पद्धति या लो स्पीड कट आउट पद्धति में चलाया जा सकेगा और जब यातायात नियंत्रक द्वारा प्राधिकृत किया जाए तो रेलगाड़ी प्रचालक सीलबंद स्विच को खोल कर प्रचालित कर सकेगा और रेलगाड़ी को स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण के बगैर चला सकेगा और इस पद्धति में रेलगाड़ी प्रचालक रेलगाड़ी की गति को हाई स्पीड कट पद्धति में चालीस किलोमीटर प्रति घंटे और लो स्पीड कट आउट पद्धति में पच्चीस किलोमीटर प्रति घंटे तक सीमित रखेगा और रेलगाड़ी के सुरक्षित संचलन के लिए उत्तरदायी होगा ।
20. लाइन पर निरुद्ध रेल गाड़ी- (1) यदि रेलगाड़ी का प्रचालन स्वचालित रेलगाड़ी प्रचालन के अधीन होता है या चालू लाइन पर रोकने के लिए कैंब सिगनल प्राप्त होता है और साठ सेकंड के भीतर कोई आगे बढ़ने का संकेत प्राप्त नहीं होता है तो रेलगाड़ी प्रचालन रेडियो द्वारा यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा और उससे अनुदेश प्राप्त करेगा ।
- (2) यातायात नियंत्रक अपने संकेतों की जांच करेगा और यदि उसका यह समाधान हो जाता है कि आगे कोई रेलगाड़ी नहीं है तो वह रेलगाड़ी प्रचालक को निर्बंधित हस्तचालित पद्धति में अत्यधिक सतर्कता का प्रयोग करते हुए आगे बढ़ने का अनुदेश देगा जिससे वह किसी प्रकार की बाधा को रोक सके ।
- (3) यदि कुछ दूरी तय करने के पश्चात् रेलगाड़ी को आगे बढ़ने का संकेत प्राप्त होने लगता है तो रेलगाड़ी स्वतः ही नियंत्रण की संकेतिक हस्त चालित पद्धति में परिवर्तित हो जाएगी और रेलगाड़ी प्रचालक पुनः यातायात नियंत्रक को यह सूचना देगा और यदि रेलगाड़ी में स्वचालित रेलगाड़ी संक्रिया फिट की गई है तो नियंत्रण की स्वचालित पद्धति का चयन किया जा सकेगा ।
- (4) यदि समस्या के कारण की, पटरी के किनारे के उपस्कर का गलत कार्य करने के रूप में पुष्टि होती है तो यातायात नियंत्रक, पश्चातवर्ती रेलगाड़ियों को, उनके रेलगाड़ी प्रचालन द्वारा, प्रभावित सेक्शन से गुजरने वाली और सांकेतिक हस्त चालित पद्धति को पुनः आरंभ करने की रिपोर्ट करने संबंधी पूर्ववर्ती रेलगाड़ी को दिए गए अनुदेश प्राप्त करने ईप्सा की प्रतीक्षा किए बगैर अनुदेश देगा ।
- (5) आगे बढ़ने का संकेत प्राप्त किए बगैर प्रचालित रेल गाड़ी, उसके पहलू पर ध्यान दिए बिना निर्धारित सिगनल पर रुक जाएगी और रेलगाड़ी प्रचालक रेडियो द्वारा यातायात नियंत्रक से संपर्क करेगा और अनुदेश प्राप्त करेगा ।
- (6) यातायात नियंत्रक, संबंधित स्टेशन नियंत्रक से सिगनल के नियंत्रण के लिए परामर्श करेगा और यह विनिश्चित करेगा कि रेलगाड़ी को आगे बढ़ाना चाहिए या नहीं ।
- (7) यदि आगे के मार्ग में कोई पाइंट नहीं है तो यातायात नियंत्रक रेलगाड़ी प्रचालक को इतनी धीमी गति से जहां तक हो सके अगले निर्धारित सिगनल तक आगे बढ़ने का अनुदेश देगा (किसी भी दशा में पच्चीस किलोमीटर प्रति घंटे की गति से अधिक नहीं होगी) कि वह किसी प्रकार की बाधा आने की दशा में रुक जाए और यदि कुछ दूरी तय करने के पश्चात् निर्बंधित हस्त चालित पद्धति पर चलने वाली रेलगाड़ी को आगे बढ़ने का संकेत प्राप्त होने लगता है तो रेलगाड़ी अपने आप ही नियंत्रण की संकेतिक हस्तचालित पद्धति में परिवर्तित हो जाएगी और रेलगाड़ी प्रचालक पुनः यातायात नियंत्रक को उसकी सूचना देगा और यदि रेलगाड़ी में स्वचालित रेलगाड़ी संक्रिया फिट है तो नियंत्रण की इस पद्धति का चयन किया जा सकेगा ।
- (8) यदि मार्ग में पाइंट है तो यातायात नियंत्रक और स्टेशन नियंत्रक पाइंटों के संकेतों की परीक्षा करेंगे और यदि स्टेशन के संकेत और प्रचालन नियंत्रण केन्द्र सहमत हो जाते हैं कि सभी पाइंट सही रूप में व्यवस्थित किए गए हैं और पाशित है तो यातायात नियंत्रक रेलगाड़ी प्रचालक को जहां तक हो सके ऐसी धीमी गति आगे बढ़ने का अनुदेश दे सकेगा जिसमें किसी अवरोध के कारण उसे रोका जा सके और यदि कुछ दूरी तय करने के पश्चात् निर्बंधित हस्त चालित पद्धति पर चलने वाली रेलगाड़ी को आगे बढ़ने का कोई संकेत प्राप्त होता है तो अपने आप नियंत्रण के सांकेतिक हस्तचालित पद्धति में परिवर्तित हो जाएगी और रेलगाड़ी प्रचालक पुनः यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा और यदि रेलगाड़ी स्वचालित रेलगाड़ी संक्रिया फिट हो तो नियंत्रण की इस पद्धति का चयन किया जा सकेगा ।
- (9) यदि पाइंट यथा व्यवस्थित और पाशित उपदर्शित नहीं होते हैं तो यातायात नियंत्रक संबंधित पाइंटों की परीक्षा करने के लिए स्टेशन नियंत्रक को अनुदेश देगा, यदि वे गलत स्थिति में हैं तो वह स्टेशन नियंत्रण कक्ष से क्रैंक हैंडिल द्वारा पाइंटों को हाथ से व्यवस्थित करेगा और क्रैंक हैंडिल एक चाबी से अंतःकीलित होता है जब उसे निर्मुक्त किया जाता है तो संबंधित पाइंटों पर मार्गों को व्यवस्थित करने से रोका जाएगा और पाइंटों को क्लेम्प और पैडलॉक से सुरक्षित किया जाएगा और रेलगाड़ी को आगे बढ़ने के लिए हस्तचालित सिगनल द्वारा अनुदेश दिया जाएगा ।

21. **कैब सिग्नलिंग का अभाव-** (1) कैब सिग्नलिंग विफल होने पर अपरिवर्तनीय आपात ब्रेक का उपयोजन आरंभ हो जाएगा ।
- (2) रेलगाड़ी प्रचालक यातायात नियंत्रक को घटना की रिपोर्ट करेगा और अनुदेश प्राप्त करेगा ।
- (3) यातायात नियंत्रक यथासाध्य अपने आरेख पर संकेतों से यह सत्यापित करेगा कि समस्या पटरी के दोष या यदि किसी अन्य रेलगाड़ी द्वारा कारित नहीं हुई है और यदि कोई कारण दर्शित नहीं होता है तो वह रेलगाड़ी प्रचालक को निर्बाधित हस्तचालित पद्धति का चयन करने का अनुदेश देगा और अत्यंत सतर्कता का प्रयोग करते हुए आगे बढ़ने का प्रयास करेगा जिससे कि वह किसी प्रकार की बाधा रोक सके ।
- (4) यदि रेलगाड़ी उसके बाद भी नहीं चलती तो यातायात नियंत्रक रेलगाड़ी प्रचालक को कट आउट स्विच प्रचालित करने के लिए प्राधिकृत करेगा और अत्यंतिक सतर्कता का प्रयोग करते हुए अगले स्टेशन तक नियंत्रण की कट आउट पद्धति से आगे बढ़ेगा जिससे वह किसी प्रकार की बाधा से पहले रुक सके ।
- (5) अगले स्टेशन पर यात्रियों को रेलगाड़ी से उतार दिया जाएगा और रेलगाड़ी का, डिपो या उपयुक्त साइडिंग के लिए संचालन किया जा सके ।
22. **स्थिर सिग्नलों की विफलता-** (1) यदि कोई रेलगाड़ी प्रचालक यह देखता है कि स्थिर सिग्नल किसी अवस्थिति को प्रदर्शित नहीं कर रहे हैं तो वह यातायात नियंत्रक को स्थिति की रिपोर्ट करेगा ।
- (2) यदि कैब सिग्नल संकेत उपलब्ध है तो रेलगाड़ी को उन संकेतों के अनुसार आगे बढ़ाया जाएगा ।
- (3) यदि रेलगाड़ी कैब सिग्नल संकेतों के बगैर प्रचालित की जाती है तो रेलगाड़ी प्रचालक रेलगाड़ी को सिग्नल पर रोक देगा और रेडियो द्वारा यातायात नियंत्रक से अनुदेश प्राप्त करेगा ।
- (4) तब सभी संबंधित कर्मचारीवृंद नियम 20 के उपनियम (6) से उपनियम (9) के उपबंधों का अनुसरण करेंगे ।
23. **मार्ग व्यवस्थित करने की विफलता -**
- (1) यदि अंतःकीलन क्षेत्र के माध्यम से कोई मार्ग अपने आप या प्रचालन नियंत्रण से हस्त नियंत्रण द्वारा व्यवस्थित नहीं होता है तो क्षेत्र का नियंत्रण स्थानीय स्टेशन नियंत्रण कक्ष को संक्रांत कर दिया जाएगा ।
- (2) यदि मार्ग स्टेशन नियंत्रण कक्ष सिग्नलिंग नियंत्रण पैनल या वर्क स्टेशन से व्यवस्थित नहीं हो सकता है तो यातायात नियंत्रक रेलगाड़ी प्रचालक को अपनी रेलगाड़ी की सुरक्षा करने के लिए अनुदेश देगा तथा और अनुदेशों की प्रतीक्षा के लिए कहेगा ।
- (3) यातायात नियंत्रक और स्टेशन नियंत्रक पाइंटों के संकेतों की परीक्षा करेंगे और यदि स्टेशन और प्रचालन नियंत्रण केन्द्र के संकेत इसके अनुकूल है कि सभी पाइंट सही रूप से व्यवस्थित है और पाशित है तो यातायात नियंत्रक रेलगाड़ी प्रचालक को निर्बाधित हस्तचालित पद्धति का चयन करने और ऐसी धीमी गति से आगे बढ़ने का अनुदेश दे सकेगा कि वह किसी प्रकार की बाधा से पहले रुक सके और जब एक बार कैब सिग्नल आगे बढ़ने का संकेत दर्शित करने लगता है तो संकेतिक हस्तचालित पद्धति अपने आप पुनः आरंभ हो जाएगी और यदि रेलगाड़ी स्वचालित संक्रिया से सज्जित है तो इस पद्धति को आरंभ किया जा सकेगा ।
- (4) यदि कोई संकेत का पाइंट अविद्यमान है या उससे यह दर्शित होता है कि पाइंटों को गलत दिशा के लिए सेट किया गया है या स्टेशन और प्रचालन नियंत्रण केन्द्र के संकेतों के बीच कोई भिन्नता है तो स्टेशन नियंत्रक स्वयं पाइंटों की स्थिति की परीक्षा करेगा, यदि वे गलत दिशा में हैं तो वह स्टेशन नियंत्रण कक्ष से हैंडिल की सहायता से पाइंटों को हाथ से व्यवस्थित करेगा और पाइंटों को क्लैम्प और पैडलॉक से सुरक्षित किया जाएगा और रेलगाड़ी को हस्त सिग्नल द्वारा आगे बढ़ने के लिए अनुदेश दिया जाएगा और यदि कुछ दूरी तय करने के पश्चात् रेलगाड़ी को निर्बाधित हस्तचालित पद्धति पर आगे बढ़ने के संकेत प्राप्त होने लगते हैं तो रेलगाड़ी अपने आप नियंत्रण हस्तचालित पद्धति में परिवर्तित हो जाएगी और रेलगाड़ी प्रचालक पुनः यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा, यदि रेलगाड़ी में स्वचालित रेलगाड़ी संक्रिया फिट है तो नियंत्रण की इस पद्धति का चयन किया जा सकता है ।
- (5) स्टेशन नियंत्रक, उपनियम (4) के अधीन पाइंटों की स्थिति की परीक्षा करने के पश्चात् स्टेशन पर वापस आएगा और यातायात नियंत्रक को यह रिपोर्ट देगा कि मार्ग सुरक्षित हो गया है और किसी पश्चातवर्ती रेलगाड़ी को आगे बढ़ने के लिए रेडियो द्वारा अनुदेश दिया जा सकेगा ।

- (6) डिपो में, डिपो नियंत्रक रेलगाड़ी प्रचालकों को तब आगे बढ़ने के लिए अनुदेश दे सकेगा जब—
 (क) मार्ग में पड़ने वाले सभी पाइंट व्यवस्थित और सही स्थिति में पाशित दर्शित होते हैं ;
 (ख) कोई संकेत दर्शित न करने वाले पाइंट अनुगामी दिशा में घुमा दिया जाएगा ।
- (7) यदि वे पाइंट जिनके लिए कोई संकेत उपलब्ध नहीं है अभिमुख दिशा में घूम जाते हैं तो डिपो नियंत्रक पुनः पाइंटों को हाथ से व्यवस्थित करेगा और रेलगाड़ी को आगे बढ़ने के लिए प्राधिकृत करने के पूर्व क्लेम्प और पेडलाक से सही स्थिति में सुरक्षित करेगा ।

अध्याय 4 रेलगाड़ियों का कार्यकरण

24. **साधारण—(1)** कोई व्यक्ति किसी रेलगाड़ी को तब तक नहीं चलाएगा जब तक उसके पास दिल्ली मेट्रो रेल प्रशासन के किसी प्राधिकृत अधिकारी द्वारा जारी सक्षमता प्रमाण पत्र न हो।
- (2) किसी रेलगाड़ी प्रचालक को रेलगाड़ी की संक्रिया के लिए तब तक बुक नहीं किया जाएगा जब तक वह मार्ग को सीख नहीं लेता है और इस प्रमाण पत्र पर हस्ताक्षर नहीं कर देता कि वह उससे पूर्ण रूप से अवगत है और स्वतंत्र रूप से रेलगाड़ी चलाने के पूर्व इस प्रयोजन के लिए उसे कम से कम तीन फेरों के लिए बुक किया जाएगा जिसके अंतर्गत एक रात्रि का फेरा भी है ।
- (3) ऐसे रेलगाड़ी प्रचालक को, जिसने तीन मास या अधिक से किसी स्टेशन पर कार्य नहीं किया है, निम्नलिखित के अधीन अपने ज्ञान को ताजा करने के लिए रोड अध्ययन फेरे लगाने होंगे :

अनुपस्थिति की अवधि

3-6 मास
6 मास से ऊपर

रोड अध्ययन फेरों की संख्या

1 चक्कर का फेरा
3 चक्का के फेरे

- (4) कोई रेलगाड़ी चालू लाइन पर रेयर कैब से तब के सिवाय नहीं चलाई जाएगी—
 (क) जब किसी इंजीनियर के कब्जे का लोकोमोटिव कार्यकरण हस्त सिगनलों के नियंत्रणाधीन हो ;
 (ख) आपवादिक परिस्थितियों में, जब ऐसे किसी पदधारी द्वारा प्राधिकृत किया जाता है जो प्रचालन नियंत्रण केन्द्र के यातायात नियंत्रक से अन्यून श्रेणी का पदधारी और अवेक्षक ऐसी दशाओं में आगे के छोर से आपात ब्रेक लगने में समर्थ होगा और ऐसे मामलों में रेलगाड़ी की रफ्तार दस किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी ।
- (5) डिपो में, रेलगाड़ी को सदैव अग्र कैब से यात्रा की दिशा में चलाया जाएगा या इससे अन्यथा रेयर कैब के रेलगाड़ी प्रचालक को आगे के छोर वाले कैब के दूसरे अर्धित रेलगाड़ी प्रचालक द्वारा एक कैब से दूसरे कैब में टेलीफोन से अनुदेश दिए जाएंगे ।
- (6) डिपो में, जहां संबंधित मार्ग या क्षतिग्रस्त रेलगाड़ी को आगे के सिरे से नहीं चलाया जा सकता है वहां अवेक्षक को आगे के सिरे पर तैनात किया जाएगा, रेलगाड़ी प्रचालक के पास ऋणत्मक चेतावनी को गुंजायमान करने का साधन होगा और यदि व्यवहार्य हो तो आपात ब्रेक लगाने के साधन होंगे ।
- (7) प्रत्येक रेलगाड़ी को हाथ से चलाए जाने के दौरान यात्रा की दिशा में आगे की ओर दो श्वेत बत्ती और पीछे की ओर दो लाल बत्ती दर्शित की जाएंगी ।
- (8) चालू लाइन पर कोई अप्रगामी रेलगाड़ी बंद रखी जाएगी और रेलगाड़ी के प्रत्येक सिरे पर दो लाल बत्तियां दर्शित की जाएंगी ।
- (9) डिपो में या साइडिंग में खड़ी रेलगाड़ी के दोहरे सिरे वाली साइडिंग के प्रत्येक सिरे पर और अंतिम सिरे के बाह्यतक सिरे पर कम से कम एक लाल बत्ती प्रदर्शित की जाएगी ।

25. सेवा की विनियमितता - (1) प्रचालन नियंत्रण केन्द्र कर्मचारिवृंद, स्टेशन कर्मचारिवृंद और रेलगाड़ी कर्मचारिवृंद द्वारा यह सुनिश्चित करने के लिए प्रत्येक प्रयास किया जाएगा कि रेलगाड़ियों के बीच नियत अंतराल बना हुआ है।
- (2) प्रत्येक रेलगाड़ी प्रचालक जैसे ही वह प्रस्थान आदेश संकेत पाता है अपनी रेलगाड़ी टर्मिनल स्टेशन से चालू करेगा।
- (3) प्रत्येक रेलगाड़ी प्रचालक प्रत्येक मध्यवर्ती स्टेशन से प्रस्थान आदेश संकेत द्वारा उपदर्शित समय पर अपनी रेलगाड़ी चलाना आरंभ करेगा।
- (4) प्रत्येक रेलगाड़ी प्रचालक यातायात नियंत्रक से प्राप्त किसी अनुदेश का, जो उसकी रेलगाड़ी के अनुसूचित समय से भिन्न है, अनुसरण करेगा।
- (5) प्रत्येक रेलगाड़ी प्रचालक को उस लाइन पर, जिस पर वह कार्यरत है, लागू अद्यतन कार्यकरण समय सारणी की एक प्रति प्रदान की जाएगी और ऐसी समय सारणी ड्यूटी के दौरान उसके पास होगी।
26. रेलगाड़ियों की गति- (1) प्रत्येक गाड़ी, दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन की प्रत्येक लाइन पर उस गति सीमाओं के भीतर चलेगी, जो अनुमोदित विशेष अनुदेशों में विनिर्दिष्ट है।
- (2) स्वचालित पद्धति में, रेलगाड़ियों की गति स्वतः ही निरंतर स्वचालित नियंत्रण प्रणाली द्वारा नियंत्रित की जाएगी।
- (3) सांकेतिक हस्तचालित पद्धति में, रेलगाड़ी प्रचालक रेलगाड़ियों की गति कैब सिगनलों के अनुसार विनिश्चित करेगा, अधिकतम अनुज्ञात गति से अधिक गति नहीं होगी और रेलगाड़ी की गति ऐसी होगी कि उसे उपदर्शित दूरी के भीतर रोका जा सके क्योंकि यह अंतराल या दूरी सुस्था की सीमा है और ऐसा करने में विफल रहने का परिणाम होगा कि आपात ब्रेक को असाध्य रूप से लगाया जाए, इसको रेलगाड़ी चालक की विसफलता के रूप में देखा जाए।
- (4) निर्बंधित हस्तचालित पद्धति में रेलगाड़ियों की अधिकतम गति स्वचालित रूप से पच्चीस किलो मीटर प्रति घंटे विनियमित होगी और आंखों से मार्ग व स्थिर सिगनल देखते हुए रेलगाड़ी आपरेटर, रेलगाड़ी की गति को इस पद्धति के अनुसार प्रचालन करते हुए उतना और निर्बंधित करेगा जितना विशेष अनुदेशों द्वारा अपेक्षित हो।
- (5) कट आउट पद्धति में रेलगाड़ी की गति रेलगाड़ी प्रचालक द्वारा हस्तचालित रूप में उतनी विनियमित की जाएगी जितनी अपेक्षित हो और लो स्पीड कट आउट पद्धति की दशा में ईएमयू रेलगाड़ी के लिए संकर्षण पच्चीस किलोमीटर प्रति घंटे तक से कम होगी और हाई स्पीड कट आउट पद्धति की दशा में चालीस किलोमीटर प्रति घंटा होगी और रेलगाड़ी प्रचालक गति को उतना और नियंत्रित करेगा जितनी इस पद्धति में रेलगाड़ी का प्रचालन करते समय उस स्थल पर विशेष अनुदेशों द्वारा अपेक्षित हो।
- (6) शटिंग के दौरान रेलगाड़ियों की अधिकतम गति दस किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी।
- (7) अन्य रेल पर चलने वाली यानों की गति उतनी ही निर्बंधित होगी जो विशेष अनुदेशों में उपबंधित हो।
- (8) अल्प दृश्यता की स्थिति में निर्बंधित हस्तचालित पद्धति या कट आउट पद्धति में रेलगाड़ी की गति विशेष अनुदेशों द्वारा शासित होगी।
27. चेतावनी देना- (1) जब कभी ट्रेक या उपरिशीर्ष उपस्कर के मरम्मत के अधीन होने के अनवर्तन में या किसी अन्य कारण से विशेष पूर्वावधानियाँ आवश्यक हैं, तो उन किलोमीटरों का जिनके बीच ऐसी पूर्वावधानियाँ आवश्यक हैं, ऐसे ब्यौरे देते हुए, कोई चेतावनी आदेश ऐसी पूर्वावधानी बरतने के लिए कारण और उस गति, जिस पर रेलगाड़ी यात्रा करेगी, इन सभी के ब्यौरे देते हुए, रेलगाड़ी प्रचालक को रुकने वाले स्टेशन के उस स्थान से पूर्व, जहां ऐसी पूर्वावधानियाँ आवश्यक हैं या ऐसे अन्य स्टेशनों या कार्यस्थलों पर और ऐसी पद्धति में जो विशेष अनुदेशों के अधीन विनिर्दिष्ट हों, सौंप दिया जाएगा और इसके अतिरिक्त यातायात नियंत्रक और स्टेशन नियंत्रक यह सुनिश्चित करेगा कि गति निर्बंधन के चेतावनी आदेश को निरंतर स्वचालित रेलगाड़ी नियंत्रण प्रणाली में उपयुक्त रूप से सम्मिलित कर दिया गया है।
- (2) रेलगाड़ी की गति स्टेशन से गुजरने के दौरान पचास किलोमीटर प्रति घंटा तक कम कर दी जाएगी और यदि किसी रेलगाड़ी के अभिग्राही होते समय, प्रेषण के समय या गुजरते समय कोई प्लेटफार्म स्क्रीन डोर या प्लेटफार्म एज डोर को बंद करना संभव नहीं है तो रेलगाड़ी की गति बीस किलोमीटर प्रति घंटे तक निर्बंधित की जाएगी। प्लेटफार्म में प्रवेश करते समय या छोड़ते समय कोई श्रव्य चेतावनी ध्वनि सुनाई जाएगी।
28. रेलगाड़ी कार्मिक तैनाती (1) प्रत्येक रेलगाड़ी पर केवल एक रेलगाड़ी प्रचालक होगा।

- (2) प्राधिकृत प्रशिक्षणार्थी या प्रशिक्षु रेलगाड़ी आपरेटर, कोई चालन निरीक्षक और विशेष अनुदेशों में यथा अधिकथित अन्य प्राधिकृत व्यक्ति के सिवाय किसी व्यक्ति को रेलगाड़ी प्रचालक के कैबिन में यात्रा करने के लिए अनुज्ञात नहीं किया जाएगा ।
- (3) प्रत्येक रेलगाड़ी प्रचालक के पास जब वह ड्यूटी पर हो, सभी समय पर निम्नलिखित होगा :-

(क) एक रेलगाड़ी प्रचालक हैंडबुक, जिसमें रेलगाड़ी के लिए साधारण नियम और विशेष अनुदेश और प्रचालन तथा दुर्घटना निवारण प्रक्रियाएं अंतर्विष्ट होंगी ;

- (ख) लाइन के लिए अद्यतन कार्यकरण समय सारणी ;
- (ग) ऐसी ऐनक के दो जोड़ी, जो उसे चिकित्सीय सलाह के अधीन पहनना अपेक्षित हैं ;
- (घ) एक हैंड लैम्प जो लाल, हरा और सफेद दृश्यों को दर्शित करने में सक्षम हैं ;
- (ङ) एक घड़ी, और
- (च) प्राथमिक उपचार पेटी

- (4) प्रत्येक रेलगाड़ी प्रचालक जब वह ड्यूटी पर रिपोर्ट करता है उसके मार्गदर्शन के लिए जारी किन्हीं सूचनाओं की और विशिष्टता उनकी, जिन पर उससे विशिष्ट दिन और लाइन पर विशेष ध्यान देने की अपेक्षा है, परीक्षा करेगा ।
- (5) रेलगाड़ी प्रचालक का प्रारंभ हस्ताक्षर करते समय और अंत में हस्ताक्षर करते समय ब्रीथ लायजर परीक्षण किया जाएगा ।
- (6) रेलगाड़ी आपरेटर, डिपो से रेलगाड़ी बाहर निकालने के पूर्व ब्रेक शक्ति और वायु दबाव या वातीय दबाव की निरन्तरता और पर्याप्तता की जांच करेगा और प्रथम उपलब्ध अवसर पर ब्रेक पावर फील टेस्ट करेगा ।
- (7) रेलगाड़ी का चालन करते समय किसी रेलगाड़ी प्रचालक के असमर्थ हो जाने की दशा में, वह यदि समर्थ है तो यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा जो अगले स्टेशन पर स्टेशन नियंत्रक को सूचित करेगा ।
- (8) यदि रेलगाड़ी स्वचालित रेलगाड़ी प्रचालन नियंत्रण के अधीन है तो वह अगले स्टेशन पर स्वचालित नियंत्रण के अधीन पहुंचेगी और रेलगाड़ी प्रचालक को उस स्टेशन पर चिकित्सीय जांच के लिए अवमुक्त किया जाएगा ।
- (9) स्टेशन नियंत्रक, (यदि उसके पास सक्षमता प्रमाणपत्र है) ऐसी अवधि तक रेलगाड़ी प्रचालक के रूप में कार्य करेगा जब तक कि अन्य रेलगाड़ी प्रचालक उपलब्ध नहीं करा दिया जाता है और स्टेशन नियंत्रक या सहायक स्टेशन नियंत्रक के कर्तव्यों में अर्हित ज्येष्ठतम टिकट बाबू स्टेशन नियंत्रक की अनुपस्थिति के दौरान, जहां कहीं व्यवस्था की जाए स्टेशन का भारसाधक होगा ।
- (10) यदि रेलगाड़ी हस्तचालन के नियंत्रणाधीन है तो उसे स्टेशन के बीच में रोका जा सकेगा, इस दशा में, स्टेशन पर स्टेशन नियंत्रक रेलगाड़ी के पृष्ठ भाग में उसके पीछे आने वाली रेलगाड़ी में चढ़ेगा, और इस रेलगाड़ी प्रचालक को निर्बंधित हस्तचालन पद्धति का चयन करने का और खड़ी हुई रेलगाड़ी के पृष्ठ भाग में जाने का अनुदेश देगा ।
- (11) स्टेशन नियंत्रक तब रेलगाड़ी प्रचालक को अपनी चालन स्थिति को बंद करने का अनुदेश देगा और रेलगाड़ी को संरक्षित करेगा तथा उसे उसी स्थिति में यातायात नियंत्रक से और अनुदेश प्राप्त होने तक छोड़ देगा ।
- (12) स्टेशन नियंत्रक खड़ी रेलगाड़ी में चढ़ेगा और अग्र कैब में जाएगा और उस अगले स्टेशन के लिए रेलगाड़ी का चालन करेगा जहां रेलगाड़ी प्रचालक को चिकित्सीय देखभाल के लिए अवमुक्त किया जा सके और अगले स्टेशन पर पहुंचने पर, यातायात नियंत्रक को सूचना दी जाएगी कि अब पीछे वाली रेलगाड़ी को सामान्य कार्यकरण किए जाने के लिए प्राधिकृत किया जाए ।
- (13) स्टेशन नियंत्रक रेलगाड़ी का उस समय तक चालन करता रहेगा जब तक कि कोई अन्य रेलगाड़ी प्रचालक उपलब्ध नहीं करा दिया जाता । किसी रेलगाड़ी प्रचालक को एक बार अवमुक्त किए जाने पर स्टेशन नियंत्रक यथासाध्य शीघ्र अपने स्टेशन पर वापस आ जाएगा ।
- (14) यदि कोई अनुवर्ती रेलगाड़ी उपलब्ध नहीं है तो यातायात नियंत्रक, यदि यथा उपबंधित विशेष अनुदेशों में अपेक्षित हो तो आगे की दिशा में जाने वाली रेलगाड़ी से किसी बचाव रेलगाड़ी प्रचालक उपलब्ध करवाने की व्यवस्था करेगा ।

29. रेलगाड़ी की खराबियां- (1) खराब सुरक्षा उपस्कर कैब सिगनल, अग्र कैब नियंत्रण, आंतरिक प्रकाश व्यवस्था, ब्रेक या दरवाजे वाली किसी रेलगाड़ी को यात्री सेवा के लिए नहीं लगाया जाएगा और उसे डिपो से हटा दिया जाएगा तथा उसे यथा शीघ्र सेवा योग्य रेलगाड़ी से बदल दिया जाएगा ।
- (2) (i) यदि किसी कार में कर्षण शक्ति नहीं है, रेलगाड़ी को सेवा से वापस करने की आवश्यकता नहीं है, यदि एक से अधिक कार में शक्ति नहीं है और गति में कमी आने से पीछे आने वाली गाड़ियों के लिए विलंब कारित होता है, तो यात्रियों को स्टेशन पर उतार दिया जाएगा और रेलगाड़ी खाली करा ली जाएगी, अन्यथा रेलगाड़ी सेवा में तब तक रहेगी जब तक कि उसके स्थान पर कोई सेवा योग्य रेलगाड़ी उपलब्ध नहीं करा दी जाए ।
- (ii) कर्षण मोटर या चालन में कोई यांत्रिक त्रुटि होने की दशा में, जिसके कारण पहिये जाम हो जाते हैं, रेलगाड़ी को तुरन्त रोका जाएगा और उसे तब तक गतिमान नहीं किया जाएगा जब तक कि रोलिंग स्टॉक पर्यवेक्षण द्वारा अनापत्ति नहीं दे दी जाती है ।
- (iii) यदि कोई रेलगाड़ी प्रचालक यह पाता है कि अग्र सिरा कैब से रेलगाड़ी का चलान नहीं किया जा सकता है या ब्रेक नहीं लगाया जा सकता, तो यात्रियों को इस उपनियम के खंड (iv) और खंड (v) में निर्दिष्ट उपबंधों के अनुसार रेलगाड़ी से उतार दिया जाएगा ।
- (iv) ऐसी घटनाएं प्रायः किसी स्टेशन या टर्मिनल पर हो सकती हैं, उस दशा में यात्रियों को स्टेशन पर ही उतार दिया जाएगा और डिपो में रेलगाड़ी भेजने के लिए स्टेशन नियंत्रक रेलगाड़ी में चढ़ेगा और अग्र कैब में अवैक्षक के रूप में कार्य करेगा जब कि रेलगाड़ी प्रचालक पृच्छ कैब से कट आउट पद्धति में चालन करेगा, कैब से कैब टेलिफोन द्वारा सिगनलों और सुनिश्चित मार्गों के संबंध में सूचना दी जाएगी और रेलगाड़ी की गति दस कि.मी. प्रतिघंटा तक निर्बंधित की जाएगी ।
- (v) खराबी की असंभाव्य घटना होने पर, यदि कोई रेलगाड़ी स्टेशनों के बीच में रुक जाती है तो यातायात नियंत्रक एक अन्य रेलगाड़ी प्रचालक की व्यवस्था करेगा या यदि अपेक्षित हो तो रेलगाड़ी चलाने के लिए सक्षम स्टेशन नियंत्रक खराब रेलगाड़ी पर पहुंचेगा और पृच्छ कैब से कट आउट पद्धति में रेलगाड़ी का चालन करेगा और अग्र कैब में रेलगाड़ी प्रचालक अवैक्षक के रूप में कार्य करेगा और कैब से कैब टेलीफोन द्वारा या रेडियो पर सिगनलों और सुनिश्चित मार्गों के संबंध में सूचना प्रचालित करेगा और रेलगाड़ी की अधिकतम गति दस किलोमीटर प्रति घंटे तक निर्बंधित की जाएगी ।
- (3) (i) रेलगाड़ी नियंत्रण प्रणाली के विफल होने पर रेलगाड़ी प्रचालक रेलगाड़ी को पूर्ण रूप से रोक देगा, यदि रेलगाड़ी को रेलगाड़ी नियंत्रण प्रणाली में उपयुक्त नियंत्रण का उपयोग करके चलाया जा सकता है तो रेलगाड़ी प्रचालक यातायात नियंत्रक से परामर्श करेगा और रोलिंग स्टॉक पर्यवेक्षक से परामर्श और अनुदेश प्राप्त करेगा करेगा ।
- (ii) जब किसी परिचालित लाइन पर ऐसा कर्षण नियंत्रण विफल हो जाता है और रेलगाड़ी नियंत्रण और मानिटरी प्रणाली में उपयुक्त वियोजन के उपयोग द्वारा भी रेलगाड़ी निष्क्रिय रहती है तो रेलगाड़ी प्रचालक यातायात नियंत्रक को यह सूचना देगा कि उसकी रेलगाड़ी रुक गई है और उसे चलाने के लिए सहायता अपेक्षित है और उस दशा में रेलगाड़ी को नियम 51 के अनुसार चलाया जाएगा ।
- (4) (i) ब्रेक लगाने या हटाने की विफलता रेलगाड़ी नियंत्रण और मानिटरी प्रणाली पैनल पर उपदर्शित की जाएगी । यदि ब्रेक अधिकतम दो कारणों तक ब्रेक लगाने पर फेल हो जाते हैं, तो यात्रियों को अगले स्टेशन पर उतार देना चाहिए और रेलगाड़ी को डिपो में पच्चीस कि.मी. प्रतिघंटा से अनधिक की गति पर भेज देना चाहिए ।
- (ii) यदि ब्रेक अधिकतम दो से अधिक कारणों में लगाने पर फेल हो जाता है तो रेलगाड़ी को यथाशीघ्र आपात ब्रेक लगाकर रोका जाएगा और उसे तब तक आगे नहीं चलाया जाएगा जब तक कि चल स्टॉक अनुस्क्षण विभाग से किसी सक्षम व्यक्ति द्वारा प्राधिकृत न किया जाए ।
- (iii) यदि ब्रेक अधिकतम किन्हीं दो कारणों में ब्रेक हटाने से फेल हो जाते हैं तो प्रभावित कारणों में ब्रेकों को पृथक कर दिया जाएगा ; ब्रेक को स्थानीय नियंत्रण द्वारा हटाया जाएगा, यात्रियों को अगले स्टेशन पर उतार दिया जाएगा और रेलगाड़ी को डिपो पच्चीस कि.मी. प्रतिघंटा से अनधिक की गति से भेज दिया जाएगा ।
- (iv) यदि ब्रेक दो से अधिक कारणों पर से हटाने पर फेल हो जाते हैं तो रेलगाड़ी को तब तक चलाने का कोई प्रयास नहीं किया जाएगा जब तक कि रेलगाड़ी अनुस्क्षण विभाग से किसी सक्षम व्यक्ति द्वारा प्राधिकृत न किया जाए ।

(5) (i) यदि किसी रेलगाड़ी के दरवाजों को बंद के रूप में उपदर्शित नहीं किया गया है तो रेलगाड़ी स्टेशन से नहीं चलेगी, यदि दरवाजे हाथ से बंद नहीं किए जा सकते हैं या कोई दरवाजा स्पष्टतया खुला नहीं है और दरवाजा बंद संकेत अभी तक प्राप्त नहीं हुआ है, यात्रियों को रेलगाड़ी से उतार दिया जाएगा और रेलगाड़ी तब तक खाली चलेगी जब तक कि रेलिंग स्टॉक अनुस्क्षण विभाग द्वारा इस पर ध्यान नहीं दिया जाता है।

(ii) यदि रेलगाड़ी के कुछ दरवाजे स्टेशनों पर नहीं खुलते हैं किंतु दरवाजे बंद किए जाने के पश्चात् सभी दरवाजों पर बंद का संकेत उपदर्शित होता है, तो रेलगाड़ी यात्रियों की सेवा में बनी रहेगी। व्यस्त समय में स्टेशनों पर कुछ दरवाजों के नहीं खुलने के परिणामस्वरूप दोहरा समय लगता है अतः पीछे आने वाली रेलगाड़ियों को विलंब से चलाने से बचने के लिए ऐसी रेलगाड़ी को सेवा से वापस लाना वांछनीय होगा।

(6) किसी वातानुकूलन यूनिट की विफलता रेलगाड़ी नियंत्रण और मानिट्रिंग प्रणाली पर उपदर्शित की जाएगी और यद्यपि इसका रेलगाड़ी के सुरक्षित प्रचालन पर कोई प्रभाव नहीं पड़ता है फिर भी रेलगाड़ी प्रचालक ऐसी विफलता की प्रचालन नियंत्रण केन्द्र को रिपोर्ट करेगा, जिससे कि यात्रियों की कठिनाई को दूर करने के लिए तुरंत ध्यान दिया जा सके।

(7) (i) एक या दो कारणों में मुख्य कार बत्ती के फेल होने के बारे में रेलगाड़ी प्रचालक द्वारा प्रचालन नियंत्रण केन्द्र को रिपोर्ट की जाएगी और यदि आपात बत्ती संतोषप्रद रूप में कार्य कर रही हो रेलगाड़ी अपनी यात्रा के अंतिम छोर तक यात्रियों की सेवा में चलती रहेगी और टर्मिनल पर इसे सेवा से वापस कर दिया जाएगा या ठीक रेलगाड़ी से बदल दिया जाएगा।

(ii) उसी कार में यदि मुख्य रेलगाड़ी की बत्तियां फेल हो जाती हैं या मुख्य बत्ती और आपात बत्ती दोनों फेल हो जाती हैं तो यात्रियों को अगले स्टेशन पर रेलगाड़ी से उतार दिया जाएगा और रेलगाड़ी को सेवा से वापस कर दिया जाएगा।

30. रेलगाड़ियों की परीक्षा-(1) यात्री सेवा में दिए जाने से पूर्व रेलिंग स्टॉक अनुस्क्षण विभाग से किसी सक्षम व्यक्ति द्वारा प्रत्येक रेलगाड़ी की परीक्षा की जाएगी।

(2) ऐसी परीक्षा यह सुनिश्चित करेगी कि रेलगाड़ी के समस्त कृत्य सुरक्षा विशेषकर युक्तियां ठीक प्रकार से कार्य कर रही हैं, जैसे-

- (i) कैब सिगनलिंग ;
- (ii) सुरक्षा ब्रेक सर्किट ;
- (iii) गाड़ी, डिपो नियंत्रण केन्द्र, प्रचालन नियंत्रण केन्द्र रेडियो ;
- (iv) आगे और पीछे की बत्तियां ;
- (v) रेलगाड़ी नियंत्रण और मानिट्रिंग प्रदर्श पैनल ;
- (vi) ब्रेक गियर ;
- (vii) आइसोलेटिंग कोक टाइयां सही सलामत हैं ;
- (viii) मीनेचर सर्किट ब्रेकर और सुरक्षा स्विच सील सही है ; और
- (ix) विशेष अनुदेशों के अधीन विनिर्दिष्ट कोई अन्य मद।

(3) सक्षम कर्मचारिवृंद सुरक्षा परीक्षण प्रमाण पत्र, उसकी विधिमान्यता की अवधि उपदर्शित करते हुए हस्ताक्षरित करेगा जो प्रस्थान की दिशा में अग्र कैब में रहेगा।

(4) ऐसा रेलगाड़ी प्रचालक जो डिपो से रेलगाड़ी चलाता है रेलगाड़ी चलाने से पूर्व यह जांच करेगा कि प्रमाण पत्र अद्यतन है और वर्तमान में विधिमान्य है और वह रेलगाड़ी की शीर्ष बत्ती, पीछे की बत्ती, चिहनांकन बत्ती और स्पीडोमीटर की भी जांच करेगा।

31. रेलगाड़ी प्रचालक के कर्तव्य -(1) रेलगाड़ी आपरेटर, तुरंत ध्यान देगा और प्रत्येक सिगनल का पालन करेगा और सदैव सतर्क और सावधान रहेगा तथा तेज अवेक्षा रखेगा।

(2) जब कोई रेलगाड़ी प्रचालक स्व रन आन साइट पद्धति के अधीन कार्य कर रहा है तो अपनी रेलगाड़ी को रोकने के पश्चात् वह ऐसे स्थिर सिगनल को जो उसकी रेलगाड़ी के लिए निर्दिष्ट है, तब तक पार नहीं करेगा जब तक कि उसे या तो स्टेशन नियंत्रक द्वारा ऐसे सिगनल को पार करने की ओर अग्रसर होने के लिए लिखित प्राधिकार नहीं दिया जाता है या उसे विशेष अनुदेशों के अनुसार प्रचालन नियंत्रण केन्द्र या यातायात नियंत्रक द्वारा रेलगाड़ी रेडियो पर प्राधिकृत नहीं कर दिया जाता।

(3) रेलगाड़ी प्रचालक अधिकतम प्राधिकृत गति से अधिक पर रेलगाड़ी का प्रचालन नहीं करेगा।

- (4) रेलगाड़ी प्रचालक परिवर्तित रेल दशाओं के लिए सचेत रहेगा और जब वह ऐसे क्षेत्रों में प्रचालन कर रहा है जो ऐसे ग्रीस, तेल, जल या अन्य पदार्थों से प्रभावित हो सकते हैं, जिनसे रेलगाड़ियों के चालन चालन रेलों पर फिसलन हो सकती है, तो अतिरिक्त सावधानी बरतेगा और अपनी गति को तदनुसार समायोजित करेगा ।
- (5) रेलगाड़ी प्रचालक यथासाध्य रेलगाड़ी के दरवाजों को बंद करते समय प्लेटफार्म के अंत का अवलोकन करेगा और दरवाजे बंद करते समय दरवाजों पर चढ़ने वाले यात्रियों को टकराने से बचाएगा ।
- (6) यदि दरवाजों में रुकावट है या “दरवाजे बंद” का संकेत प्राप्त नहीं होता है तो रेलगाड़ी प्रचालक दरवाजों को पुनः खोलेंगे और उन्हें दोबारा बंद करेगा ।
- (7) स्वचालित पद्धति के अधीन प्रचालित रेलगाड़ियों में रेलगाड़ी प्रचालक दरवाजे बंद करने के पश्चात् रेलगाड़ी को चलाना आरंभ करेगा और अगले स्टेशन के लिए सभी आगामी कार्यवाही करेगा और वहां दरवाजे तब तक स्वचालित रूप में खुलेंगे जब तक दरवाजों को हस्तचालित रूप से खोलने का चयन न किया जाए ।
- (8) सांकेतिक हस्तचालित पद्धति के अधीन प्रचालन में रेलगाड़ी प्रचालक अगले स्टेशन के लिए कैब सिगनलों का अवलोकन करते हुए और उनका पालन करते हुए रेलगाड़ी का चालन करेगा और रेलगाड़ी को समुचित रोक चिह्न पर रोकेगा, रेलगाड़ी के दरवाजे तब तक नहीं खोले जाएंगे जब तक कि रेलगाड़ी पूर्णतः रुक न जाए और प्लेटफार्म स्क्रीन दरवाजों को प्लेटफार्म पर कैब के पास उपलब्ध स्थानीय पैनल द्वारा हाथ से खोला जा सकता है ।
- (9) निर्बंधित हस्तचालित पद्धति या कोई एक कट आउट पद्धति से रेलगाड़ियों के प्रचालन में रेलगाड़ी प्रचालक रेलगाड़ी को रन आन साइट पद्धति से चलाएगा और रेलगाड़ी को समुचित रोक चिह्न पर रोका जाएगा, रेलगाड़ी के दरवाजे तब तक नहीं खोले जाएंगे जब तक कि रेलगाड़ी पूर्णतः रुक न जाए और प्लेटफार्म स्क्रीन दरवाजों को प्लेटफार्म पर कैब के पास उपलब्ध स्थानीय पैनल से हाथ से खोला जा सकता है ।
- (10) यदि स्वचालित पद्धति में भी रेलगाड़ी अपने समुचित रोक स्थान से पहले रुक जाती है तो रेलगाड़ी प्रचालक दरवाजे खोलने से पूर्व रेलगाड़ी का उसके समुचित रोक स्थान तक हस्त चालन करेगा ।
- (11) यदि कोई रेलगाड़ी अपने सामान्य रोक स्थान के परे रुकती है किंतु अभी भी दरवाजे प्लेटफार्म पर ही है तो रेलगाड़ी प्रचालक यातायात नियंत्रक को रेलगाड़ी वापस ले जाने के लिए उसकी अनुज्ञा लेने हेतु संपर्क करेगा जिससे उचित रोक स्थान पर रेलगाड़ी को समरेखित किया जा सके ।
- (12) यदि रेलगाड़ी प्लेटफार्म के छोर से बाहर रुकती है तो रेलगाड़ी प्रचालक यातायात नियंत्रक से अनुदेश प्राप्त करेगा और यदि यातायात नियंत्रक सिगनल देने के नियंत्रणों का उपयोग करके पीछे आने वाली रेलगाड़ी को प्लेटफार्म पर पहुंचने से रोक सकता है तो वह ऐसा कर सकेगा और तब प्लेटफार्म पर खड़ी रेलगाड़ी को, जब तक सभी दरवाजे प्लेटफार्म पर हैं पीछे जाने के लिए प्राधिकृत करेगा और रेलगाड़ी को रुकने वाले स्थान पर सही रूप से अवस्थित करेगा, अन्यथा यात्रियों के लिए एक उद्घोषणा की जाएगी और रेलगाड़ी अगले स्टेशन तक दरवाजे खुले बिना ले जायी जा सकेगी और यदि वह रेलगाड़ी उस दिन की अंतिम रेलगाड़ी है तो रेलगाड़ी को यातायात नियंत्रक के अनुदेश पर वापस ले जाया जा सकेगा और रुकने के सामान्य स्थान पर ही रोका जा सकेगा ।
- (13) यदि रेलगाड़ी में कोई यात्री आपात अलार्म बजाया जाता है तो रेलगाड़ी प्रचालक उस स्थान पर इंटरकाम या सावर्जनिक घोषणा द्वारा ऊंची आवाज में संपर्क करने का प्रयास करेगा और वह तब तक अलार्म बजाने के लिए कारण बताने का प्रयत्न करेगा जब तक कि रेलगाड़ी और उसके यात्रियों को कोई स्पष्ट और तुरंत खतरा न हो, वह उसे कोई कार्रवाई करने से पूर्व तक जारी रखेगा ।
- (14) अल्प दृश्य गोचरता के कारण सिगनल देखने में कठिनाई होने की दशा में रेलगाड़ी प्रचालक सांकेतिक हस्तचालित पद्धति या कट आउट पद्धति अथवा निर्बंधित हस्तचालित पद्धति में रेलगाड़ी चलाते समय तब तक आगे नहीं बढ़ेगा जब तक उसे यातायात नियंत्रक द्वारा विनिर्दिष्ट रूप से प्राधिकृत न किया जाए, उस दशा में वह बहुत सावधानी से आगे बढ़ेगा और बाधा आने पर रुकने के लिए तैयार रहेगा और जब दृश्य गोचरता सामान्य हो जाएगी तो वह यातायात नियंत्रक से सलाह करेगा और उसे दिए गए अनुदेश के अनुसार आगे बढ़ेगा ।

लोकोमोटिव रेलगाड़ी कार्यकरण और अनुरक्षण यान - (1) स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण उपकरणों से सज्जित लोकोमोटिव, रेलगाड़ी कार्यकरण और स्वनोदित अनुरक्षण यान यात्री रेलगाड़ियों के लिए मुख्य लाइनों और डिपो प्रचालन के लिए अधिनियम के अधीन बनाए गए सुसंगत नियमों के अनुसार संक्रिया करेंगे ।

- (2) किसी स्नोदित अनुरक्षण यान का रेलगाड़ी आपरेटर, जिसे चालू लाइनों पर प्रचालन के लिए अनुज्ञप्त किया गया है, रेलगाड़ी प्रचालक के रूप में सक्षमता प्रमाण पत्र धारण करेगा या उसके साथ ऐसा व्यक्ति होगा जो सक्षमता प्रमाणपत्र धारक हो और पश्चात्पूर्ति स्थिति में, सक्षमता प्रमाण पत्र धारक व्यक्ति, यान के प्रचालन के संबंध में इन नियमों के अनुपालन के लिए उत्तरदायी होगा।
- (3) किसी डिपो या किसी कार्य स्थल से जहां रेलगाड़ी योजकमुक्त की जाती है प्रस्थान करने से पूर्व रेलगाड़ी अगले लोकोमोटिव का रेलगाड़ी प्रचालक -
 (क) यह सुनिश्चित करेगा कि रेलगाड़ी पूर्णतः युग्मित है ;
 (ख) स्वचालित ब्रेक का निरंतरता परीक्षण करेगा ; और
 (ग) सत्यापित करेगा कि सभी हस्त ब्रेक हटा दिए गए हैं।
- (4) नियम 32 के उपनियम (2) के अध्याधीन किसी लोकोमोटिव रेलगाड़ी कार्यकरण या स्नोदित अनुरक्षण यान का रेलगाड़ी प्रचालक जब वह अपनी ड्यूटी पर हो सभी समय पर निम्नलिखित को धारण करेगा -
 (क) हैंड लैप (हाथ बत्ती) जो लाल, हरी और सफेद संकेत दर्शित करने में समर्थ हों ; और
 (ख) संकर्म रेलगाड़ियों के कार्यकरण से संबंधित कोई विशेष सूचनाएं।
- (5) विद्युतरहित यान जो साइड या परिचालित लाइन पर खड़ा है, पर्याप्त संख्या में हस्त ब्रेक लगाकर सुरक्षित किया जाएगा।
- (6) ऐसे किसी यान या यान समूह के पास एक बत्ती होगी जो अंतिम यान से संलग्न होगी जो पीछे आ रही रेलगाड़ियों की दिशा में लाल संकेत प्रदर्शित करेगी और किसी परिचालित लाइन पर यान या यानों के समूह के दोनों किनारों पर ऐसी बत्तियां लगाई जाएंगी।
- (7) ऐसा कोई स्नोदित अनुरक्षण यान जिसमें स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण उपस्कर फिट नहीं है तभी चालू लाइन पर ले जाया जाएगा, जब-
 (क) वह राजस्व सेवा अवधि के दौरान यथा सज्जित ऐसे लोकोमोटिव से या अन्य यान से जो जोड़ दिया जाता है ; या
 (ख) वह राजस्व सेवा अवधि के दौरान किसी इंजीनियर के कब्जे के भीतर कार्य हो रहा है ; या
 (ग) गैर-राजस्व सेवा अवधि के दौरान लाइन आफ साइट पद्धति के आधार पर पच्चीस किलो मीटर से अधिक की गति पर चलाया जा रहा है ;
- (8) संकर्म रेलगाड़ी या उसे पृथक् करने के लिए यानों की शंटिंग केवल अभिहित डिपो क्षेत्रों में की जाएगी ;
- (9) गैर स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण से सज्जित यानों की अधिकतम गति विशेष अनुदेशों के अनुसार सीमित की जाएगी।
- (10) किसी यान की फ्लाई शंटिंग स्पष्टतः हर समय वर्जित होती है।

टिप्पण- इस नियम में कोई "फ्लाई शंटिंग" तब की जाती है जब दो यानों को एक दूसरे से पृथक् करके एक के पीछे एक करके विभिन्न लाइनों पर भेजा जाता है, जिससे अग्र यान के गुजरने के पश्चात् पाइंट को वापस लाने की आवश्यकता होती है।

अध्याय-5 प्लेटफार्म द्वार

33. साधारण- यात्रियों और दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन कर्मचारिवृन्द द्वारा रेल पथ पर अवांछनीय पहुंच को रोकने के लिए प्लेटफार्म पर विभिन्न द्वारों की व्यवस्था की जाएगी।

34. प्लेटफार्म द्वार के प्रकार- दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन पर निम्न प्रकार के द्वार बनाए जाएंगे-

- (क) **प्लेटफार्म स्क्रीन द्वार-** इस द्वार के दरवाजे मजबूत शीशे के होंगे जो प्लेटफार्म के संपूर्ण यात्री क्षेत्र में प्लेटफार्म के छोटे पर रेलगाड़ी के यात्री डिब्बों के द्वारा के सामने प्लेटफार्म के साथ अवस्थित होंगे ;
- (ख) **प्लेटफार्म एज द्वार-** इस द्वार के दरवाजे स्टील के होंगे जो प्लेटफार्म के यात्री सामान क्षेत्र में प्लेटफार्म के छोटे पर रेलगाड़ी के यात्री सामान के डिब्बों के द्वारा के सामने अवस्थित होंगे ;
- (ग) **हस्तचालित उप द्वार -** ये हस्तचालित शीशे के दरवाजे होंगे प्लेटफार्म के एक ओर अंत में (उस अंत पर जहां प्लेटफार्म एज डोर की व्यवस्था नहीं है) अवस्थित होंगे जो प्लेटफार्म से रेलवे ट्रैक में प्रवेश देंगे।
- (घ) **आपातकालीन निकास द्वार -** ये दरवाजे रेलगाड़ी के सबसे प्रथम और अंतिम डिब्बों के प्लेटफार्म स्क्रीन द्वार के आगे पीछे होंगे ;

(ड) स्थिर पैनल- प्लेटफार्म की लंबाई के उन खंडों में, जहाँ किन्हीं प्लेटफार्म स्क्रीन डोर या प्लेटफार्म एज डोर या आपातकालीन निकास द्वार या हस्तचालित उस द्वारों की व्यवस्था नहीं है, स्थिर पैनल नामक स्थिर शीशे की स्क्रीन की व्यवस्था की जाएगी।

35. द्वारों का सामान्य कार्यकरण- (1) प्लेटफार्म स्क्रीन द्वार -

- (i) प्लेटफार्म स्क्रीन द्वार का खुलना और बंद होना, सिगनल व्यवस्था योजक से दरवाजा खुलने या दरवाजा बंद होने का आदेश प्राप्त होने के पश्चात् होगा ;
- (ii) सिगनल व्यवस्था योजक प्लेटफार्म स्क्रीन द्वार के स्वचालित प्रचालन करने में समर्थ तब होते हैं जब रेलगाड़ी अपने सामान्य स्क्रीन के स्थान से ± 500 मि.मी. के भीतर रुक जाती है, इस सीमा के बाहर रेलगाड़ी रुकने की असामान्य दशा में, यदि अपेक्षित हो तो उसे पुनः उसी स्थिति में जाने के लिए रेलगाड़ी को कट आउट पद्धति में प्रचालक के नियंत्रणाधीन चलाया जा सकेगा, और प्लेटफार्म स्क्रीन द्वार का सामान्य प्रचालन, अनुज्ञात किया जाएगा। जब वह नियम 31 के उपनियम (9), उपनियम (10) और उपनियम (11) के अनुसार सही स्थान पर आ जाएगा।
- (2) प्लेटफार्म एज द्वार - प्लेटफार्म एज द्वार का खुलना और बंद होना प्राधिकृत बैगेज हथालन प्रचालक द्वारा, स्टेशन प्रबंध प्रणाली से बैगेज हथालन क्षेत्र में अवस्थित बैगेज हथालन क्षेत्र स्थानीय नियंत्रण पैनल तक दरवाजे खोलने या दरवाजे बंद करने का आदेश सिगनल प्राप्त किए जाने के पश्चात् किया जाएगा।

(3) हस्तचालित उपद्वार- हस्तचालित उपद्वार ऐसी विशेष प्रबंधन स्टाफ चाबी का उपयोग करके प्लेटफार्म की ओर से खोला जा सकेगा क्योंकि दरवाजे आगे पीछे खुलने के लिए डिजाइन किए जाते हैं और खुलने पर 90° की स्थिति में होते हैं जो स्वचालित रूप से वापस बंद हो जाता है और यदि उसे 90° से कम पर खुला छोड़ दिया जाता है तो किसी कर्मचारिवृंद के हस्तक्षेप करने की आवश्यकता के बगैर सुरक्षित रूप से बंद हो जाते हैं।

36. दरवाजों का असामान्य कार्यकरण और आपातकालीन उपयोग-

- (1) प्लेटफार्म स्क्रीन द्वार - (i) यदि कोई प्लेटफार्म स्क्रीन द्वार किसी विफलता के कारण स्वचालित रूप से नहीं खुलता है तो रेलगाड़ी के यात्री द्वार के रेल पथ की ओर अवस्थित हस्तचालित निर्मुक्त हैंडिल के उपयोग द्वारा प्लेटफार्म स्क्रीन डोर खोलने के पश्चात् प्लेटफार्म पर जा सकते हैं।
- (ii) यदि प्लेटफार्म स्क्रीन द्वार रेलगाड़ी के दरवाजे खुलने या बंद होने के पश्चात् स्वचालित रूप से नहीं खुलते या बंद होते हैं तो रेलगाड़ी प्रचालक या अनुरक्षण कर्मचारिवृंद प्लेटफार्म के दोनों सिरों पर अवस्थित प्लेटफार्म स्क्रीन द्वार स्थानीय नियंत्रण पैनल का उपयोग करके विशेष कर्मचारिवृंद चाबी की सहायता से सभी प्लेटफार्म स्क्रीन द्वार को खोल या बंद कर सकेंगे ;
- (iii) अनुरक्षण कर्मचारिवृंद, यदि आवश्यक है तो प्रत्येक पृथक प्लेटफार्म स्क्रीन द्वार को, ऐसे प्रत्येक दरवाजे के ऊपर अवस्थित द्वार हैंडर बाक्स प्रवेश पैनल से कर्मचारिवृंद विशेष चाबी का उपयोग करके प्लेटफार्म की ओर खोल और बंद कर सकता है।
- (iv) किसी दोषपूर्ण प्लेटफार्म स्क्रीन द्वार को, यदि आवश्यक हो तो प्रत्येक ऐसे दरवाजे के ऊपर अवस्थित प्लेटफार्म स्क्रीन द्वार हैंडर बाक्स एसेस पैनल से कर्मचारिवृंद विशेष चाबी का उपयोग करके विच्छिन्न कर सकेंगे ;
- (v) यदि किसी प्लेटफार्म स्क्रीन द्वार को बंद करना संभव नहीं है तो स्टेशन पर प्रवेश करने वाली, स्टेशन से जाने वाली या स्टेशन से गुजरने वाली सभी रेलगाड़ियों की गति अधिकतम बीस किलोमीटर प्रतिघंटे की गति तक निर्बंधित कर दी जाएगी और इसके अतिरिक्त स्टेशन पर प्रवेश करते समय सभी रेलगाड़ियों में एक श्रवणीय चेतावनी घ्वनकित की जाएगी।
- (2) प्लेटफार्म एज द्वार - (i) यदि प्लेटफार्म एज द्वार लोकल पैनल सिगनल देने वाले संयोजक से दरवाजे खुलने या दरवाजे बंद होने के आदेश सिगनल का संकेत प्राप्त नहीं करता है तो रेलगाड़ी चालक या अनुरक्षण कर्मचारिवृंद, विशेष कर्मचारिवृंद चाबी की सहायता से प्लेटफार्म स्क्रीन डोर लोकल पैनल का उपयोग करके प्लेटफार्म एज द्वार लोकल पैनल को यह संकेत भेज सकता है और प्लेटफार्म एज डोर लोकल पैनल पर खुलने और बंद होने का संकेत प्राप्त होने के पश्चात् यात्री सामान हथालन प्रचालक प्लेटफार्म एज द्वारों को खोल या बंद कर सकता है।
- (ii) यात्री सामान प्रचालक, प्रत्येक पृथक प्लेटफार्म एज द्वार को, यदि आवश्यक हो, प्लेटफार्म एज द्वार बाक्स प्रवेश पैनल से कर्मचारिवृंद विशेष चाबी का उपयोग करके खोल या बंद कर सकता है ;
- (iii) किसी दोषपूर्ण प्लेटफार्म एज द्वार को, यदि आवश्यक हो तो प्रत्येक ऐसे दरवाजे के ऊपर अवस्थित प्लेटफार्म एज द्वार हैंडर बाक्स प्रवेश पैनल से कर्मचारिवृंद विशेष चाबी का उपयोग करके विच्छिन्न किया जा सकेगा ;

(iv) यदि किसी प्लेटफार्म एज द्वार को बंद करना संभव नहीं है तो स्टेशन पर प्रवेश करने वाली, स्टेशन से जाने वाली या स्टेशन से गुजरने वाली सभी रेलगाड़ियों की गति को अधिकतम बीस किलोमीटर प्रतिघंटे की गति तक निर्बंधित कर दिया जाएगा और इसके अतिरिक्त स्टेशन पर प्रवेश करते समय सभी रेलगाड़ियों में एक श्रवणीय चेतावनी घनंकित की जाएगी ।

(3) हस्तचालित उपद्वार- (i) सुरंग या पटरी की ओर से आपात निकासी की दशा में हस्तचालित उपद्वार को पुशबार का उपयोग करके पटरी की ओर से खोला जा सकेगा ;

(ii) दरवाजे को आगे पीछे खुलने वाला डिजाइन किया जाएगा और खुलने पर 90° की स्थिति में होगा और दरवाजा स्वचालित रूप से वापस बंद हो जाएगा और यदि उसे 90° से कम पर खुला छोड़ दिया जाता है तो किसी कर्मचारिवृंद के हस्तक्षेप करने की आवश्यकता के बगैर सुरक्षित बंद होने की स्थिति में आ जाएगा ।

(4) आपातकालीन निकास द्वार- (i) यदि रेलगाड़ी सही स्थान पर नहीं रुकती है और रेलगाड़ी के दरवाजे प्लेटफार्म स्क्रीन द्वार के सामने या विशेष अनुदेशों में उपबंधित अन्य विनिर्दिष्ट स्थितियों में नहीं खुलते हैं तो यात्रियों को रेलगाड़ी से आपातकालीन निकास द्वार से पटरी की ओर अवस्थित आपात पुशबार को दबाकर आपातकालीन निकास द्वार खोल कर प्लेटफार्म पर उतारा जा सकता है ;

(ii) दरवाजे को आगे पीछे खुलने वाला डिजाइन किया जाएगा और खुलने पर 90° डिग्री की स्थिति में होगा और दरवाजा स्वचालित रूप से वापस बंद हो जाएगा और यदि उसे 90° से कम पर खुला छोड़ दिया जाता है तो किसी कर्मचारिवृंद के हस्तक्षेप करने की आवश्यकता के बगैर सुरक्षित बंद होने की स्थिति में आ जाएगा ;

(5) कोई ऐसा दरवाजा, जिसे हस्तचालित रूप में पटरी की ओर या प्लेटफार्म की ओर खोला जाता है, तब वह उस दिशा में अल्प पुनः संपर्क दबाव के अध्यक्षीन होगा जिस ओर इसे पुश किया जा सकता है या खोला जा सकता है, जिससे यह सुनिश्चित हो जाएगा कि दरवाजा सुरक्षित रूप से बंद हो गया है और उसके पश्चात् कर्मचारिवृंद के हस्तक्षेप करने की आवश्यकता के बिना पाशित स्थिति में आ गया है ।

37. संकेत- (1) दरवाजा खुलने का संकेतक -

(क) जब प्लेटफार्म स्क्रीन द्वार या प्लेटफार्म एज द्वार खुलने और बंद होने की प्रक्रियाधीन होंगे तो दरवाजा खुलने का संकेतक दर्शित होगा और घंटियां बजने लगती हैं ;

(ख) जब प्लेटफार्म स्क्रीन डोर या प्लेटफार्म एज द्वार पूर्ण रूप से खुल जाते हैं तो दरवाजा खुलने का संकेत प्रदीप्त हो जाता है और घंटियां बंद हो जाती हैं ;

(ग) जब प्लेटफार्म स्क्रीन द्वार या प्लेटफार्म एज द्वार बंद होने लगते हैं और पाशित स्थिति में आ जाते हैं तो दरवाजा खुलने का संकेतक निर्वापित हो जाते हैं और घंटियां बंद हो जाती हैं ।

(2) उपर्युक्त हस्तचालित उप द्वार या आपातकालीन निकास द्वार के संकेतक- प्रत्येक उपर्युक्त हस्तचालित उपद्वार या आपातकालीन निकास द्वार के प्रत्येक कपाट पर क्रमशः बंद होने और पाशित होने का संकेत देने के लिए प्रकाश उत्सर्जन द्विअग्र संकेतक की व्यवस्था होगी ।

(3) अवरोध पता लगाना- (क) घुमावदार प्लेटफार्म वाले स्टेशन पर रेलगाड़ी के दरवाजे और प्लेटफार्म स्क्रीन डोर के मध्य फंसे किसी व्यक्ति का पता लगाने के लिए सेन्सरों की व्यवस्था की जाएगी, जब सभी प्लेटफार्म स्क्रीन डोर और प्लेटफार्म एज डोर रेलगाड़ी प्रचालक द्वारा बंद किए जाते हैं तो सेन्सर जांच करेंगे और पैनल के अगले पिछले सिरे पर निम्नलिखित संकेत देंगे :-

(i) कोई व्यक्ति फंसा नहीं है —————हरा ; और

(ii) कोई व्यक्ति फंसा है —————लाल संकेत दिखाया जाएगा ;

जब तक सेन्सर सभी दरवाजों को स्पष्ट न कर दे तब तक प्लेटफार्म स्क्रीन डोर प्रणाली रेलगाड़ी चलाने की अनुज्ञा नहीं देगी ;

(ख) किसी प्लेटफार्म स्क्रीन द्वार के दोनों कपाटों के बीच ऐसी किसी बाधा का जिसके परिणामस्वरूप दरवाजे बंद नहीं हो पाते हैं, पता लगाने की दशा में दरवाजा स्वचालित रूप से बंद होने के लिए तीन प्रयास करेगा, यदि इन प्रयासों में बाधा दूर हो जाती है तो प्लेटफार्म स्क्रीन द्वार पुनः बंद हो जाएगा, फिर भी यदि बाधा बनी रहती है तो प्लेटफार्म स्क्रीन द्वार खुली हुई स्थिति में रुक जाएगा और हाथ द्वारा धकेलने के लिए मुक्त हो जाता है और जब एक बार बाधा दूर हो जाती है तो रेलगाड़ी प्रचालक दोबारा दरवाजों को खोल और बंद कर सकता है और यदि समस्या बनी रहती है तो स्टेशन कर्मचारिवृंद प्रभावित दरवाजे की जांच करेगा ।

अध्याय 6

स्टेशनों का नियंत्रण और कार्यकरण

38. स्टेशन नियंत्रक के उत्तरदायित्व -- प्रत्येक स्टेशन नियंत्रक—

- (i) प्रथम रेलगाड़ी के विज्ञापित समय से कम से कम दस मिनट पहले स्टेशन खोलेगा ;
- (ii) अपनी ड्यूटी के आरंभ करने की अवधि के आरंभ में स्टेशन परिसर का निरीक्षण करेगा और पाई गई किन्ही त्रुटियों या अनियमितताओं को अभिलिखित करेगा तथा संबंधित प्राधिकारियों को, जिनके अंतर्गत प्रचालन नियंत्रण केन्द्र भी है, तुरंत सुधार करने के लिए रिपोर्ट करेगा ;
- (iii) यात्रियों की आवाजाही के लिए और पर्याप्त अवरोधकों और स्वाचलित रीढ़ियों के सेवाओं के लिए जिम्मेदार होगा तथा यह सुनिश्चित करेगा कि सभी कर्मचारी, यात्रियों को तुरंत सहायता प्रदान करें ;
- (iv) स्टेशन पर किसी उपकरण में आई किसी त्रुटि और खराबी की रिपोर्ट समुचित अनुरक्षण विभाग को करने के लिए जिम्मेदार होगा ;
- (v) स्टेशन कर्मचारियों के कार्य निष्पादन, अनुशासन और प्रशासन को मानीटर करने के लिए उन्हें स्थानीय नियमों और दशाओं में प्रशिक्षण देने के लिए जिम्मेदार होगा ;
- (vi) अंतिम रेलगाड़ी के प्रस्थान के पश्चात् स्टेशन का निरीक्षण यह सुनिश्चित करने के लिए करेगा कि कोई अप्राधिकृत व्यक्ति परिसर में न रहे और इसके पश्चात् यथाअपेक्षित सभी प्रवेश द्वारों को बंद करेगा ;
- (vii) स्टेशन पर होने वाली घटनाओं के ब्यौरे, जिसके अंतर्गत अन्य बातों के अलावा, निरीक्षण का समय और रिपोर्ट, अनुरक्षण कार्यकलापों की अवधि और अवस्थिति, यात्रियों की शिकायतें या अनुरोध, यातायात नियंत्रक के अनुदेश, सिगनल देने के स्थानीय नियंत्रण की अवधि और असाधारण घटनाओं के लिए एक लागू बुक रखने के लिए जिम्मेदार होगा ; और
- (viii) यातायात नियंत्रक के अनुमोदन से लोकल पेनल और वर्क स्टेशन के नियंत्रण और प्रचालन के लिए जिम्मेदार होगा ।

39. प्लेटफार्म पर्यवेक्षक का उत्तरदायित्व -- जहां व्यवस्था की गई है वहां प्लेटफार्म पर्यवेक्षक,—

- (i) यात्रियों के रेलगाड़ी में चढ़ने और उतरने को मानीटर करने तथा किसी दुर्घटना के बारे में सचेत रहने और स्टेशन नियंत्रक को प्रत्येक रिपोर्ट देने के लिए जिम्मेदार होगा ;
- (ii) यदि कोई खतरनाक स्थिति उत्पन्न होती है तब प्लेटफार्म पर खड़ी हुई या आ रही रेलगाड़ी को रोकने के लिए आपातकालीन प्लंगर को क्रियाशील करेगा ;
- (iii) प्लेटफार्म स्क्रीन द्वार की किसी खराबी पर नियंत्रण करेगा ;
- (iv) गेट लाइन संक्रियाओं की उचित कार्यप्रणाली को मानीटर करेगा ;
- (v) ग्राहक इंटरफेस की देखभाल करेगा ;
- (vi) प्लेटफार्म पर उपस्थिति को मानीटर करेगा ;
- (vii) द्राली परिचालन की देखभाल करेगा ;
- (viii) प्लेटफार्म पर सफाई करने के लिए जिम्मेदार होगा ।

40. सामान की उठाई-धराई करने वाले पर्यवेक्षकों का उत्तरदायित्व -- जहां कहीं व्यवस्था की गई है वहां सामान की उठाई-धराई करने वाले पर्यवेक्षक,—

- (i) यात्रियों के सामान के अबाध संचालन को सुनिश्चित करने के लिए संपूर्ण सामान उठाई-धराई पद्धति को मानीटर करेगा ; और
- (ii) सामान की उठाई-धराई की पद्धति में किसी अनियमितता की दशा में विशेष अनुदेशों में यथा उपबंधित समुचित कार्रवाई करेगा ।

41. टिकटघर बुकिंग आफिस कर्मचारियों का उत्तरदायित्व -- (1) बुकिंग कार्यालय कर्मचारी—

- (i) टिकट खिड़की और स्व सेवा मशीनों, जहां व्यवस्था की गई है, पर टिकटों के विक्रय के लिए जिम्मेदार होगा ;
- (ii) प्रचलित किराया सारणी की कीमतों पर टिकट बेचेगा और अपेक्षित सही रजगारी देगा ;
- (iii) समय-समय पर जारी किए गए अनुदेशों के अनुसार बेचे गए सभी टिकटों और ली गई पूरी नकद राशि का हिसाब देगा ;
- (iv) अपने विक्रय केन्द्र पर काफी रकम रखेगा और केवल ऐसी नकदी रखेगा जो रजगारी देने के लिए आवश्यक हो तथा अधिशेष रकम को तिजोरी या अन्य सुरक्षित पेटी में रखेगा ;
- (v) यह सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार होगा कि स्व सेवा टिकट विक्रय मशीन (सेल्फ सर्विस टिकट वेंडिंग मशीन), यदि उनकी व्यवस्था की गई है, तब उनमें टिकट पर्याप्त रूप से स्टॉक की गई हो तथा नियमित रूप से मशीनों से नकद रकम निकाली जानी चाहिए और उसे सुरक्षित पेटी में रखा जाना चाहिए ;
- (vi) टिकट जारी करने वाले उपकरणों के संचालन में यदि कोई खराबी या अनियमितता होती है तो वह उसकी रिपोर्ट अनुरक्षण विभाग को देने के लिए जिम्मेदार होगा ; और
- (vii) भीड़ नियंत्रण और आपात निष्क्रमण प्रक्रियाओं के दौरान यात्रियों की सहायता करेगा ।

(2) ज्येष्ठ बुकिंग कार्यालय कर्मचारी या सहायक स्टेशन नियंत्रक, जहां कहीं उनकी व्यवस्था की गई है, वे—

- (क) विक्रीत टिकटों और प्राप्त रकम का सही हिसाब-किताब रखने के जिम्मेदार होंगे ; और
- (ख) परिस्थितियों की अपेक्षा के अनुसार स्टेशन नियंत्रक की सहायता करने या उसके साथ तैनाती के लिए सुलभ रहेंगे ।

- 42. सुरक्षा --** (1) (क) प्रथम रेलगाड़ी के प्रस्थान के विज्ञापित समय से कम से कम दस मिनट पहले जनता की पहुँच के लिए स्टेशनों को खोला जाएगा और अंतिम रेलगाड़ी के प्रस्थान के पश्चात् स्टेशन से जब तक यात्री स्टेशन न छोड़ दें तब तक सभी प्रकार से स्टेशन को जैसा कि विशेष अनुदेशों में अधिकथित रूप से अप्राधिकृत प्रवेश से सुरक्षित किया जाएगा ।
- (ख) जहाँ कहीं आपातकालीन निकास द्वारों की व्यवस्था की गई है वहाँ उनका उपयोग आपातकाल में, यदि आवश्यक हो, यात्रियों के निष्क्रमण के लिए किया जाएगा ;
- (2) जब उपस्कर कक्षों में जाना आवश्यक न हो तब सभी उपस्कर कक्षों को हर समय बंद रखा जाएगा और यदि इन कक्षों में प्राधिकृत व्यक्ति जाते हैं तब ऐसा व्यक्ति यह सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार होगा कि कोई भी अप्राधिकृत व्यक्ति ऐसे कक्षों में प्रवेश न कर सके ।
- (3) (क) स्टेशनों पर जो क्षेत्र यात्रियों के आवागमन के लिए अपेक्षित नहीं है उन सभी को अप्राधिकृत प्रवेश सुरक्षित रखा जाएगा ;
- (ख) बुकिंग कार्यालय और ऐसे अन्य स्थान जहाँ पर मूल्यवान वस्तुएं, जैसे कि टिकट और नकद रकम रखी गई है उन स्थान को हर समय ताला बंद रखा जाएगा तथा ऐसे क्षेत्रों के भीतर टिकटों और मूल्यवान अन्य वस्तुओं को आलमारियों में ताला बंद करके रखा जाएगा ;
- (ग) नकद रकम ताला बंद तिजोरी में रखी जाएगी और ऐसी रकम, जो टिकटों के विक्रय के लिए रजगारी के लिए आवश्यक हो विक्रय पटल पर रखी जाएगी ;
- (घ) सुरक्षित क्षेत्र के बाहर नकद रकम का अंतरण शांत अवधि के दौरान किया जाएगा ।
- 43. स्टेशन कार्यकरण आदेश --** (1) दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन के साधारण नियमों और विशेष अनुदेशों के अतिरिक्त प्रत्येक स्टेशन पर स्टेशन कार्यकरण आदेश लागू किए जाएंगे, जिनमें निम्नलिखित ब्यौरे होंगे --
- (क) उपस्करों की अवस्थिति और उनके उपयोग के लिए दिशानिर्देश ;
- (ख) स्टेशन और उसके पार्श्व में ब्लाक सेक्शन पर आपात निष्क्रमण मार्ग ;
- (ग) पुलिस, अग्निशमन और एम्बुलेंस यानों की उपस्थिति के लिए अभिहित प्रवेश द्वार ;
- (घ) अग्निशमन सेवाओं के लिए अभिहित प्रवेश ; और
- (ङ) स्थानीय रूप से उपलब्ध चिकित्सीय सुविधाओं की सूची ।
- (2) स्टेशन कार्यकरण आदेशों की प्रतियाँ, उस स्टेशन नियंत्रक को, जिसकी स्टेशन पर कार्य करने की अपेक्षा है, जारी की जाएगी ।
- (3) इन कार्यकरण आदेशों की एक प्रति स्टेशन नियंत्रण कक्ष में एक सहज दृश्य स्थान में विशेष चिन्हित जिल्द में रखी जाएगी ।
- 44. अधिक भीड़ की रोकथाम --** (1) यदि रेल सेवा के विलंब या अन्य घटनाओं के कारण प्लेटफार्मों पर यात्रियों की भीड़ बढ़ जाती है तब स्टेशन नियंत्रक यह विनिश्चय करेगा कि कब भीड़ के बेकाबू होने की संभावना है ।
- (2) उपनियम (1) में निर्दिष्ट यदि कोई स्थिति उत्पन्न होती है तब स्टेशन नियंत्रक प्लेटफार्म पर यात्रियों की आवाजाही को कम करने के लिए--
- (क) चेतावनी उद्घोषणा करेगा और अंदर की ओर जाने वाली कुछ या सभी स्वचालित सीढ़ियों को बंद कर देगा ;
- (ख) अंदर के सभी स्वचालित किराया संग्रह अवरोधकों में से कुछ या सभी को बंद कर देगा ; या
- (ग) टिकट विक्रय कर्मचारियों को टिकट न बेचने का अनुदेश देगा ।
- (3) यदि उपनियम (2) में निर्दिष्ट सभी उपाय करने के बावजूद भी भीड़ बढ़ती ही जाती है तब वह यात्रियों को यह सलाह देगा कि वे स्टेशन छोड़ दें और स्टेशन के सभी प्रवेश द्वारों को, यदि आवश्यकता हो तो बंद कर देगा ।
- (4) जब रेलगाड़ी सेवाएं फिर से आरंभ की जाती हैं तब रेलगाड़ी सेवाओं के स्तर के आधार पर निर्बंधनात्मक उपायों को शीघ्रतापूर्वक और पूर्ण रूप से हटा दिया जाएगा ।
- 45. आपात निष्क्रमण --** (1) रेलगाड़ी सेवाओं को बंद करने, आग के जोखिम या अन्य आपात स्थिति के परिणामस्वरूप यदि स्टेशन से यात्रियों का निष्क्रमण आवश्यक हो स्टेशन नियंत्रक स्टेशन नियंत्रण कक्ष से निष्क्रमण का नियंत्रण निम्नलिखित रूप से करेगा--
- (क) सभी स्वचालित किराया संग्रहण अवरोधकों को निकास दिशा की ओर खोल दिया जाएगा और यात्रियों का निष्क्रमण करने में सहायता करने के लिए स्टेशन कर्मचारी लगाए जाएंगे ।
- (ख) जनता को सार्वजनिक संबोधन प्रणाली द्वारा और जहाँ दृश्य प्रदर्शनों की सुविधा उपलब्ध हो, सूचना और अनुदेश दिए जाएंगे ।
- (ग) विशेष अनुदेशों के अनुसार अंदर आने वाली सभी स्वचालित सीढ़ियों को रोक दिया जाएगा और उनका उपयोग बाहर निकलने की दिशा में किया जाएगा ।
- (घ) सभी टिकट विक्रय को निलंबित कर दिया जाएगा और कर्मचारियों को यात्रियों का निष्क्रमण करने के लिए लगाया जाएगा ।
- (ङ) सभी स्टेशन निकास द्वार खोल दिए जाएंगे ।
- (2) स्टेशन कर्मचारी इस बात का सत्यापन करेंगे कि स्टेशन के प्रत्येक क्षेत्र से निष्क्रमण हो गया है और जब यह सत्यापित हो जाता है कि क्षेत्रों में कोई भी यात्री नहीं है तब कर्मचारी स्टेशन से चले जाएंगे और स्टेशन को तब तक सुरक्षित कर देंगे जब तक यातायात नियंत्रक द्वारा अन्यथा अनुदेश न दिए जाए ।

- (3) यदि किसी क्षेत्र में अग्नि या धुआँ विद्यमान है तो यात्रियों को यथासाध्य मार्गों यह अनुदेश दिए जाएंगे कि वे संदूषित क्षेत्र से बचने के लिए निकास मार्गों का प्रयोग करें।
- (4) यदि स्टेशन पर आग लगी हुई है तब यातायात नियंत्रक को सूचित किया जाएगा जिससे कि वह रेलगाड़ी प्रचालकों को यह अनुदेश दे सकें कि वे स्टेशन पर रेलगाड़ी को न रोकें।
- (5) यदि आग संगम (कंकोर्स) तल पर है तब रेलगाड़ी को रोका जा सकता है और यात्रियों को रेलगाड़ी में चढ़ने दिया जाएगा जो कि अधिक यात्रियों के शीघ्रतापूर्ण निष्क्रमण के लिए आवश्यक है और रेलगाड़ी प्रचालक अपनी रेलगाड़ियों में उद्घोषणा करके यात्रियों को जानकारी देंगे कि वे रेलगाड़ी से न उतरें।
46. **गाड़ी संचलन का पर्यवेक्षण** - (1) जब संक्रिया नियंत्रण केन्द्र से स्टेशन का नियंत्रण किया जा रहा हो तब स्टेशन नियंत्रक रेलगाड़ियों के गुजरने पर नजर रखेगा तथा यदि रेलगाड़ी सेवा किसी प्रकार से बाधित होता है तो समुचित कार्रवाई करने के लिए सचेत रहेगा।
- (2) पैनल या कार्य स्टेशन पर किसी संकेत के विफल होने की रिपोर्ट तुरंत यातायात नियंत्रक को करेगा।
- (3) पैनल और संकर्म स्टेशन का नियंत्रण केवल यातायात नियंत्रक की अनुज्ञा से लिया जा सकेगा और यातायात नियंत्रक के अनुदेशों के अनुसार विशेष मार्गों और स्थलों की संक्रिया का पालन किया जाएगा।
47. **स्टेशन की श्रेणी** - दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन में स्टेशनों का निम्नलिखित रूप में वर्गीकरण किया जाएगा—
- (क) टर्मिनल स्टेशन ; या
- (ख) अंतःपाशित (इंटर लाक्स) स्टेशन जिनमें कांटे और क्रासिंग स्थिर सिगनल और साइडिंग हैं ; या
- (ग) अन्य मध्यवर्ती स्टेशन जिनमें कांटे और क्रासिंग (स्थिर सिगनल सहित या रहित) नहीं हैं ; या
- (घ) विशेष अनुदेशों में यथाविनिर्दिष्ट कोई अन्य वर्ग।

अध्याय 7

दुर्घटना और असामान्य घटनाएं

48. **दुर्घटना और असामान्य घटनाओं की रिपोर्ट** - (1) दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन के संबंधित कर्मचारी या किसी ऐसे अन्य व्यक्ति द्वारा जिसने हुई दुर्घटना या घटना देखी है वह उसकी रिपोर्ट तुरंत यथासाध्य शीघ्रता से यातायात नियंत्रक या निकटतम स्टेशन नियंत्रक को करेगा।
- (2) उपनियम (1) के अधीन रिपोर्ट प्राप्त होने पर स्टेशन नियंत्रक, यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा या यातायात स्टेशन नियंत्रक, स्टेशन नियंत्रक को सूचित करेगा।
49. **स्टेशन कर्मचारियों के कर्तव्य** - (1) नियम 48 के उपनियम (1) के अधीन यथास्थिति, किसी घटना या दुर्घटना या आपात की रिपोर्ट प्राप्त होने के पश्चात् यातायात नियंत्रक पहले यात्रियों और अन्यो को पहुंची क्षतियों की सीमा का विनिश्चय करेगा और आगे और क्षतियों को पहुंचने से रोकने के लिए तुरंत कार्रवाई करेगा तथा वह रेलगाड़ी सेवाओं पर व्यापक प्रभाव का भी अवधारण करेगा और रेलगाड़ी सेवाओं को बनाए रखने, विलंब निवारण या संपत्ति और उपस्करों को नुकसान होने के संबंध में सभी युक्तियुक्त उपाय करेगा।
- (2) यदि घटना आपातक है तब यातायात नियंत्रक मुख्य नियंत्रक को रिपोर्ट करेगा और मुख्य नियंत्रक दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन के आपात उत्तरदायी कर्मचारियों की सहायता के लिए व्यवस्था करेगा और जहां आवश्यक होगा, पुलिस, अग्निशमन और एम्बुलेंस सेवाओं की सहायता लेने की व्यवस्था करेगा।
- (3) यातायात नियंत्रक सभी रिपोर्टों और प्राप्त अनुरोधों, की गई कार्रवाई तथा अभिप्राप्त या वितरित अन्य सुसंगत सूचनाओं का विवरण रखेगा।
- (4) स्टेशन नियंत्रक अपने स्टेशन पर किसी दुर्घटना की दशा में स्थिति को अधिक बिगड़ने से रोकने के लिए सभी उपाय करेगा तथा यदि संभव हो तो प्राथमिक चिकित्सा की व्यवस्था करेगा तथा क्षतिग्रस्त व्यक्तियों को अस्पताल भेजने की व्यवस्था करेगा तथा बाह्य सहायता के लिए यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा।
- (5) यदि कोई दुर्घटना आपातक है तब स्टेशन नियंत्रक संबद्ध क्षेत्र को खाली कराएगा और उस क्षेत्र में आपात सेवाओं से भिन्न अन्य किसी के प्रबंध को रोकने का उपाय करेगा और अत्यधिक आपातक दशा में स्टेशन को बंद कर देगा और यातायात नियंत्रक से यह अनुरोध करेगा कि वह स्टेशन पर रेलगाड़ियों के बिना रोकें जाने की व्यवस्था करे।
- (6) घटनाओं और कार्रवाइयों का एक पूरा अभिलेख की प्रविष्टि स्टेशन लॉग में की जाएगी।
- (7) सभी कर्मचारी शीघ्रतापूर्वक दुर्घटना और आपात स्थितियों से निपटने के लिए निम्नलिखित पूर्विकताओं के साथ कार्रवाई करेंगे -
- (क) जीवन बचाएंगे और आगे क्षति होने से रोकेंगे और दुख दर्द को कम करेंगे ;
- (ख) दिल्ली मेट्रो एक्सप्रेस विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन की संपत्ति और उपस्करों का संरक्षण करेंगे ;
- (ग) सुरागों का परिरक्षण करने के लिए उपाय करेंगे ;

- (घ) जनता को रेलगाड़ी सेवाओं पर पड़े प्रभाव की और अनुकल्पिक यातायात सुविधाओं की उपलब्धता के बारे में सूचना देंगे ;
- (ङ) यथासाध्यशीघ्र रेलगाड़ी सेवाओं के सुरक्षित संचलन को पुनः बहाल करेंगे ;
- (च) सामान्य सेवाओं को पुनः बहाल करेंगे ।

50. स्टेशनों के बीच रूकी हुई रेलगाड़ी - (1) (i) यदि किसी रेलगाड़ी का प्रचालक अपनी रेलगाड़ी की खराबी को दूर नहीं कर सकता है और वह अपनी-अपनी शक्ति के अधीन उसे चलाने में असमर्थ है तब वह रेलगाड़ी को बंद कर देगा और सहायता के लिए यातायात नियंत्रक से अनुरोध करेगा ;

(ii) यदि संभव हो यातायात नियंत्रक पीछे आ रही रेलगाड़ी के प्रचालक को संहिताबद्ध हस्तचालित पद्धति के अधीन यथासंभव रूकी हुई रेलगाड़ी के पास जाने का अनुदेश देगा और कैब सिग्नल प्राधिकरण की सीमाओं के अंतर्गत यातायात नियंत्रक सहायता देने वाली रेलगाड़ी के प्रचालक को निर्बंधित हस्तचालित पद्धति अपनाने और कम गति से आगे बढ़ने तथा रूकी हुई रेलगाड़ी से लगभग दस मीटर की दूरी पर रुकने के लिए कहेगा ;

(iii) यदि सहायता देने वाली रेलगाड़ी को आगे से सहायता प्रदान करना अधिक सुविधाजनक हो तब यातायात नियंत्रक सहायता देने वाली रेलगाड़ी के प्रचालक को कैब बदलने के लिए अनुदेश देगा और कैब सिग्नल के अधीन प्राधिकरण की सीमा में रहते हुए उसे संहिताबद्ध हस्तचालित पद्धति में रूकी हुई रेलगाड़ी की दिशा की ओर चलने के लिए कहेगा और इसके पश्चात् निर्बंधित हस्तचालित पद्धति अपनाने और उसे रूकी हुई रेलगाड़ी से लगभग दस मीटर की दूरी पर रुकने के लिए कहेगा ;

(iv) यातायात नियंत्रक सहायता देने वाली रेलगाड़ी के प्रचालक को यह अनुदेश देगा कि वह यांत्रिक साधनों द्वारा खराब रेलगाड़ी से संयुक्त हो जाए और खराब रेलगाड़ी के सभी विद्युतीय कनेक्शन बंद कर दे ;

(v) जब एक बार इस बात की पुष्टि हो जाती है कि दोनों गाड़ियां संयुक्त हो गई हैं तब यातायात नियंत्रक खराब रेलगाड़ी के ऑपरटर को यह अनुदेश देगा कि वह अपने रेलगाड़ी के ब्रेक खोल दे ;

(vi) इसके पश्चात् यातायात नियंत्रक सहायता देने वाली रेलगाड़ी के ऑपरटर को यह प्राधिकार देगा कि वह यदि आगे है तो वह दोबारा कैब को बदलकर अपनी रेलगाड़ी को निर्बंधित हस्तचालित पद्धति में तब तक आगे की ओर कम गति से ले जाए और खराब रेलगाड़ी के आगे वाले कैब के साथ तब तक संपर्क बनाए रखे जब तक कि सहायता देने वाली रेलगाड़ी अगले स्टेशन के प्लेटफार्म में न पहुंच जाए ;

(vii) सहायता देने वाली रेलगाड़ी के सभी यात्रियों को स्टेशन पर उतार दिया जाएगा और उसके पश्चात् दोनों संयुक्त गाड़ियां संयोजित रूप से आगे की ओर जाएंगी जब तक खराब रेलगाड़ी पूर्ण रूप से प्लेटफार्म पर न पहुंच जाए तथा खराब रेलगाड़ी के यात्रियों को स्टेशन पर रेलगाड़ी से उतार दिया जाएगा तथा दोनों संयुक्त गाड़ियां संयोजित रूप से डिपो की ओर जाएंगी ;

(viii) सहायता देने वाली रेलगाड़ी का ऑपरटर यदि पीछे है तब वह दोनों संयुक्त रेलगाड़ियों को संयोजित रूप से निर्बंधित हस्तचालित पद्धति में दस किलोमीटर की अनधिक गति से चलाएगा और इस दौरान वह खराब रेलगाड़ी के ऑपरटर के साथ जो कि आगे वाले कैब में होगा तब तक संपर्क बनाए रखेगा जब तक कि खराब रेलगाड़ी अगले स्टेशन के प्लेटफार्म पर न पहुंच जाए । खराब रेलगाड़ी के सभी यात्रियों को रेलगाड़ी से उतार दिया जाएगा तथा संयुक्त गाड़ियां संयोजित रूप से तब तक और आगे चलाई जाएंगी जब तक की सहायता देने वाली रेलगाड़ी प्लेटफार्म पर न पहुंच जाए और सहायता देने वाली रेलगाड़ी के सभी यात्रियों को स्टेशन पर उतार दिया जाएगा और दोनों संयुक्त गाड़ियां निर्बंधित हस्तचालित पद्धति में दस किलोमीटर की अनधिक गति से डिपो की ओर जाएंगी तथा आगे जाने वाली रेलगाड़ी और बीच में आने वाली रेलगाड़ी के ऑपरटर कैब से कैब टेलीफोन पर संपर्क बनाए रखेंगे और विशेष रूप से यदि पीछे की दिशा की ओर से सहायता दी जा रही हो ।

(2) (i) यदि कर्षण विद्युत नहीं रहती है तब सभी गाड़ियां अपनी गति से और सिग्नल पद्धति की अनुज्ञा से जितनी दूर जा सकती है उतनी दूर तक जाएंगी और यातायात नियंत्रक यह अभिनिश्चित करेगा कि शिरोपरि विद्युत संपर्क पद्धति में कोई त्रुटि तो नहीं है इस सारी प्रक्रिया का उद्देश्य यह है कि प्रत्येक रेलगाड़ी प्लेटफार्म पर या यथासंभव प्लेटफार्म के निकट पहुंच सके जहां पर यात्रियों को रेलगाड़ी से उतारा जा सके । यह तब किया जाना चाहिए जब इस बात की संभावना हो कि ऐसी स्थिति काफी लंबे समय तक बनी रहेगी ;

(ii) यदि कर्षण विद्युत पंद्रह मिनट के भीतर बहाल नहीं की जाती है तब स्टेशनों पर की सभी रेलगाड़ियों से यात्रियों को उतार दिया जाएगा और स्टेशनों के बीच रूकी हुई रेलगाड़ियों में यात्रियों को उतारना आरंभ कर दिया जाएगा तथा रेलगाड़ी प्रचालक अपनी रेलगाड़ी को बंद करने के लिए उपयुक्त उपाय करेगा ;

(iii) यातायात नियंत्रक पास के स्टेशनों के उन स्टेशन नियंत्रकों को निष्क्रमण करने की योजना के बारे में बताएगा देगा जो उपयुक्त व्यवस्था करके निष्क्रमण प्रक्रिया में सहायता करेंगे और रेलगाड़ी में के सामान और यात्रियों के सामान की पहचान करने के लिए टैगिंग बाद में की जाएगी ;

(iv) यातायात नियंत्रक उपयुक्त शंटिंग यानों का उपयोग करके निकटस्थ स्टेशन या डिपो पर खड़ी हुई रेलगाड़ियों ठीक करने की बाबत उपयुक्त कार्रवाई करेगा ।

3. (i) यदि किसी रेलगाड़ी के पटरी से उतर जाने या अन्य यांत्रिक त्रुटियों के परिणामस्वरूप चलाया नहीं जा सकता है तब यथासाध्यशीघ्र यात्रियों का निष्क्रमण किया जाएगा ;

(ii) रूकी हुई रेलगाड़ी का ऑपरेटर रेलगाड़ी को बंद करेगा और इसकी फ्लैग लाइट जला देगा तथा तुरंत यातायात नियंत्रक को अन्य पटरी (यदि कोई हो) पर किसी उल्लंघन के बारे में तथा अन्य बातों के अलावा यात्रियों को पहुंची संभवतः कालियों के बारे में और अपनी रेलगाड़ी को चलाने में असमर्थ होने के बारे में सूचना देगा। इसके पश्चात् यातायात नियंत्रक रेलगाड़ी प्रचालक के साथ परामर्श करने के पश्चात् निष्क्रमण, आवश्यक सहायता तथा खराब रेलगाड़ी किस स्टेशन के पास खड़ी हुई है और अन्य रेलगाड़ियों की उपलब्धता तथा अन्य बातों का पता लगाने के पश्चात् रेलगाड़ी प्रचालक को यह सलाह देगा कि किस दिशा से सहायता की व्यवस्था की जा रही है तथा जिस स्टेशन पर यात्रियों का निष्क्रमण किया जाना है उसके स्टेशन नियंत्रक को यह सूचना देगा ; और

(iii) निष्क्रमण की प्रणाली के संबंध में निम्नलिखित बातों का अनुसरण किया जाएगा, अर्थात् :—

- (क) एक ही पटरी (सुरंग में या सेतु) पर किसी रेलगाड़ी से निष्क्रमण ; या
- (ख) सटी हुई पटरी (खुले हुए सेक्शन में) पर किसी रेलगाड़ी से निष्क्रमण ; या
- (ग) सटी हुई पटरी (दो सुरंगों में) पर किसी रेलगाड़ी से निष्क्रमण ; या
- (घ) निकटस्थ स्टेशन पर पैदल निष्क्रमण ; या
- (ङ) सेतु द्वारा नीचे उतर कर निष्क्रमण।

(4) एक ही पटरी (सुरंग या सेतु में) पर किसी रेलगाड़ी से निष्क्रमण :

(क) यदि सहायता देने वाली किसी रेलगाड़ी द्वारा आगे की दिशा से सहायता दी जा रही है तब यदि संभव हो तो पहले सहायता देने वाली रेलगाड़ी में से स्टेशन पर रेलगाड़ी यात्रियों को उतार दिया जाएगा और यातायात नियंत्रक रेलगाड़ी प्रचालक को यह अनुदेश देगा कि वह कैंब सिग्नल के अधीन प्राधिकार की सीमा में संहिताबद्ध हस्तचालित पद्धति में रेलगाड़ी को चलाए। इसके पश्चात् यातायात नियंत्रक रेलगाड़ी प्रचालक को यह अनुदेश देगा कि वह निर्बंधित हस्तचालित पद्धति में परिवर्तन कर ले और पच्चीस किलोमीटर प्रतिघंटे से अधिक गति से रेलगाड़ी को रूकी हुई गाड़ी से कम से कम दस मीटर की दूरी पर रोक ले और यदि पीछे की दिशा से सहायता प्रदान करना संभव नहीं है तब आगे की दिशा से सहायता देने की व्यवस्था की जा सकती है और विशेष अनुदेशों में यथाउपबंधित अन्य दिशा रेलगाड़ी प्रचालक कैंब में परिवर्तन कर लेता है इसी प्रकार की प्रक्रिया का पालन करते हुए रेलगाड़ी को चलाएगा ;

(ख) सहायता देने वाली रेलगाड़ी का रेलगाड़ी प्रचालक इस अवस्थान पर पहुंचने के पश्चात् संक्रिया नियंत्रण केंद्र को रिपोर्ट करेगा और उसके पश्चात् यातायात नियंत्रक उसे अपनी रेलगाड़ी को धीरे-धीरे रूकी हुई रेलगाड़ी से दस मीटर की दूरी पर रूकने के लिए अनुदेश देगा ;

(ग) सहायता देने वाली रेलगाड़ी का प्रचालक अपनी रेलगाड़ी को बंद करेगा और आगे की दिशा से उपयुक्त अंतिम द्वार और रैम्प (यदि कोई हो) को खोलेगा तथा रूकी हुई रेलगाड़ी का रेलगाड़ी प्रचालक अपनी रेलगाड़ी का तत्सम द्वार खोलेगा और दोनों रेल गाड़ियों के प्रचालक खड़ी हुई रेलगाड़ी में से यात्रियों को स्थानांतरित करने के लिए सहायता करेंगे तथा सहायता देने वाले मेट्रो कर्मचारी या खड़ी हुई रेलगाड़ी प्रचालक रेलगाड़ी में के समान की टैगिंग करने के लिए यात्रियों के सामान की पहचान के लिए बाद में उपयुक्त उपाय करेगा ;

(घ) जब सभी यात्रियों को स्थानांतरित कर दिया जाता है तब दोनों रेलगाड़ियों के अंतिम द्वारों और रैम्पों (यदि कोई हो) को बंद और संरक्षित किया जाएगा ;

(ङ) रूकी हुई रेलगाड़ी प्रचालक अपनी रेलगाड़ी में ही रहेगा और सहायता देने वाली रेलगाड़ी का प्रचालक अन्य कैंब में चला जाएगा तथा यातायात नियंत्रक को सभी यात्रियों को स्थानांतरित कर दिए जाने के बारे में और अपनी रेलगाड़ी को आगे ले जाने के लिए रिपोर्ट करेगा।

(च) यातायात नियंत्रक से अनुदेश प्राप्त होने के पश्चात् ही रेलगाड़ी प्रचालक निर्बंधित हस्तचालित पद्धति का चयन करेगा और अपनी रेलगाड़ी को उस स्टेशन पर ले जाएगा जहां पर यात्रियों को उतारा गया था।

(5) पार्श्वस्थ पटरी (खुले हुए सेक्शन में) पर किसी रेलगाड़ी से निष्क्रमण : (क) खुले सेक्शन में यदि उसी पटरी पर किसी रेलगाड़ी द्वारा आसानी से सहायता नहीं दी जा सकती है तब पार्श्वस्थ पटरी पर किसी रेलगाड़ी का उपयोग किया जा सकेगा ;

(ख) सहायता के लिए अनुरोध प्राप्त होने के पश्चात् घटना के अवस्थान के दोनों तरफ स्टेशनों के स्टेशन नियंत्रकों को यातायात नियंत्रक सूचना देगा ;

(ग) किसी स्टेशन पर सहायता देने वाली रेलगाड़ी से यात्रियों को उतार दिया जाएगा ;

(घ) यातायात नियंत्रक सहायता देने वाली रेलगाड़ी प्रचालक को यह अनुदेश देगा कि वह संहिताबद्ध हस्तचालित पद्धति का चयन करके यथाअनुज्ञेय रूकी हुई रेलगाड़ी के पास जाए और उसके पश्चात् वह यातायात नियंत्रक के साथ परामर्श करके निर्बंधित हस्तचालित पद्धति का चयन करके अपनी रेलगाड़ी को ऐसे स्थान पर चला कर ले जाए जो रूकी हुई रेलगाड़ी से लगभग दस मीटर की दूरी पर हो ;

(ङ) रूकी हुई रेलगाड़ी प्रचालक अपनी रेलगाड़ी को बंद करेगा और अपनी रेलगाड़ी का समुचित अंतिम द्वार खोलेगा तथा इसके पूरा होने की रिपोर्ट यातायात नियंत्रक को देगा ;

(च) इसके पश्चात् यातायात नियंत्रक खड़ी रेलगाड़ी प्रचालक को अपनी रेलगाड़ी का उपयुक्त अंतिम द्वार और रैम्प (यदि कोई हो) खोलने के लिए अनुदेश देगा ;

- (घ) इसके पश्चात् दोनों रेलगाड़ियों के प्रचालक रूकी हुई रेलगाड़ी से सहायता देने वाली रेलगाड़ी में रैम्प या सीढ़ी के माध्यम से यात्रियों का स्थानांतरण करने के लिए पर्यवेक्षण करेंगे और विशेष रूप से यात्रियों को रेल और अन्य उपकरणों से ट्रिपिंग के खतरों से सतर्क रहने की जानकारी देंगे तथा सहायक मेट्रो कर्मचारी या रूकी हुई रेलगाड़ी का प्रचालक रेलगाड़ी में के समान पर यात्री समान की पहचान करने के बाद में अंकन करेंगे ;
- (ज) सभी यात्रियों को स्थानांतरित कर दिए जाने के पश्चात् अंतिम द्वारों और रैम्पो (यदि कोई हो) को बंद किया जाएगा और सहायता देने वाली रेलगाड़ी प्रचालक द्वारा इसके पूरा हो जाने की रिपोर्ट यातायात नियंत्रक को दी जाएगी ;
- (झ) रूकी हुई रेलगाड़ी का प्रचालक अपनी रेलगाड़ी में ही रहेगा ;
- (ञ) इसके पश्चात् यातायात नियंत्रक सहायता देने वाली रेलगाड़ी को यातायात की सामान्य दिशा में अगले स्टेशन पर जाने के लिए प्राधिकृत करेगा और सामान्य सेवा फिर से बहाल की जाएगी ।
- (6) पार्श्वस्थ पटरी (दो सुरंगों में) पर किसी रेलगाड़ी से निष्क्रमण : (क) दो सुरंगों के सेक्शनों में यदि उसी पटरी पर की किसी रेलगाड़ी द्वारा आसानी से सहायता नहीं दी जा सकती है तब पार्श्वस्थ पटरी पर किसी रेलगाड़ी का उपयोग किया जा सकेगा ;
- (ख) सहायता के लिए अनुरोध प्राप्त होने के पश्चात् घटना के अवस्थान के दोनों तरफ स्टेशनों के स्टेशन नियंत्रकों को यातायात नियंत्रक सूचना देगा ;
- (ग) किसी स्टेशन पर सहायता देने वाली रेलगाड़ी से यात्रियों को उतार दिया जाएगा ;
- (घ) यातायात नियंत्रक सहायता देने वाली रेलगाड़ी प्रचालक को यह अनुदेश देगा कि वह संहिताबद्ध हस्तचालित पद्धति का चयन करके यथाअनुज्ञेय खड़ी हुई रेलगाड़ी के पास जाए और उसके पश्चात् वह यातायात नियंत्रक के साथ परामर्श करके निर्बंधित हस्तचालित पद्धति का चयन करके अपनी रेलगाड़ी को एक ऐसे स्थान पर चला कर ले जाए जो कि रूकी हुई रेलगाड़ी से लगभग दस मीटर की दूरी पर हो ;
- (ङ) रूकी हुई रेलगाड़ी का प्रचालक अपनी रेलगाड़ी को बंद करेगा और अपनी रेलगाड़ी का समुचित अंतिम द्वार खोलेगा तथा इसके पूरा होने की रिपोर्ट यातायात नियंत्रक को देगा ;
- (च) इसके पश्चात् यातायात नियंत्रक रूकी हुई रेलगाड़ी प्रचालक को अपनी रेलगाड़ी का समुचित अंतिम द्वार और रैम्प (यदि कोई हो) खोलने का अनुदेश देगा ;
- (छ) इसके पश्चात् दोनों रेलगाड़ियों के प्रचालक रूकी हुई रेलगाड़ी से सहायता देने वाली रेलगाड़ी में रैम्प या सीढ़ी के माध्यम से यात्रियों का स्थानांतरण करने के लिए पर्यवेक्षण करेंगे और विशेष रूप से यात्रियों को रेल और अन्य उपकरणों पर ट्रिपिंग के खतरों से सतर्क रहने के लिए जानकारी देंगे तथा सहायक मेट्रो कर्मचारी या रूकी हुई रेलगाड़ी का प्रचालक रेलगाड़ी में के समान पर यात्री समान की पहचान करने के बाद अंकन करेंगे ;
- (ज) सभी यात्रियों को स्थानांतरित कर दिए जाने के पश्चात् अंतिम द्वारों और रैम्पो (यदि कोई हो) को बंद किया जाएगा और सहायता देने वाली रेलगाड़ी के प्रचालक द्वारा इसके पूरा हो जाने की रिपोर्ट यातायात नियंत्रक को दी जाएगी ;
- (झ) रूकी हुई रेलगाड़ी का प्रचालक अंतिम द्वारों और रैम्पो (यदि कोई हो) को बंद करेगा और अपनी रेलगाड़ी के कैब में लौट जाएगा ;
- (ञ) इसके पश्चात् यातायात नियंत्रक सहायता देने वाली रेलगाड़ी को यातायात की सामान्य दिशा में अगले स्टेशन पर जाने के लिए प्राधिकृत करेगा और सामान्य सेवा फिर से बहाल की जाएगी ;
- (7) निकटस्थ स्टेशन पर पैदल निष्क्रमण : (क) यदि निष्क्रमण पैदल किया जाता है तब यातायात नियंत्रक यह विनिश्चय करेगा कि किस स्टेशन पर यात्रियों का निष्क्रमण किया जाएगा जो कि सामान्यतः निकटस्थ स्टेशन हो सकता है किन्तु अन्य बातों के अधीन रहते हुए जैसे कि रेलगाड़ी की अवस्थिति, सुरंग सेक्शनों में संवातन और पटरी, रेलगाड़ी या संरचना में हुए नुकसान को ध्यान में रखते हुए वैकल्पिक स्टेशन का उपयोग करना वांछनीय हो सकता है ;
- (ख) यातायात नियंत्रक उस स्टेशन के स्टेशन नियंत्रक को जिसे यात्रियों को लेने के लिए अभिहित किया गया है सूचित करेगा और स्टेशन नियंत्रक स्टेशन पर प्रतीक्षारत यात्रियों से रिक्त कराएगा और यदि आवश्यक हो तो अंदर आने वाले यात्रियों को रोकेगा तथा यदि कोई सुरंग सेक्शन अंतर्ग्रस्त है तो सुरंग की लाइटें जलवाएगा और सभी आपातकालीन द्वार, हस्तचालित उपद्वार और प्लेटफार्म स्क्रीन द्वार खोलेगा तथा वह स्वयं या अपने सुस्था कर्मचारियों के साथ यात्रियों को स्टेशन पर लेने के लिए तैनात होगा ;
- (ग) स्टेशन नियंत्रक किसी ऐसे यात्री को जो कठिनाई में हो या निष्क्रमण के दौरान दुर्घटनाग्रस्त हो गया हो उसे प्राथमिक सहायता प्रदान करने के लिए तैयार रहेगा ;
- (घ) खुले सेक्शनों और सुरंगों की दोहरी पटरी पर यातायात नियंत्रक यातायात को पार्श्वस्थ पटरी पर निष्क्रमण की अवधि के दौरान निलंबित करने की व्यवस्था कर सकेगा ;
- (ङ) यातायात नियंत्रक रेलगाड़ी प्रचालक से यह सत्यापित करेगा कि रेलगाड़ी को बंद कर दिया गया है और उसको रेलगाड़ी के अंतिम द्वार और रैम्प (यदि कोई हो) को अभिहित स्टेशन के पास खोलने का अनुदेश देगा ;

- (च) यात्रियों को उन प्रक्रियाओं के बारे में बतलाएगा जिनका अनुसरण किया जाना है और ट्रिपिंग परिसंकट के संबंध में स्पष्ट चेतावनी देगा और किधर चलकर जाना है तथा स्टेशन पर क्या प्रत्याशा की जा सकती है, की सूचना देगा ;
- (छ) गाड़ी प्रचालक या सहायता देने वाले मैट्रो के कर्मचारी रेलगाड़ी में के सामान के लिए उपयुक्त उपाय करेंगे और बाद में यात्रियों के सामान की पहचान करने के लिए अंकन करेंगे ;
- (ज) गाड़ी प्रचालक पटरी पर यात्रियों को उतारेगा और वह उन्हें स्टेशन की ओर जाने का निदेश देगा तथा रेलगाड़ी प्रचालक यात्रियों की गणना उस समय करेगा जब वह रेलगाड़ी से नीचे उतरेंगे ;
- (झ) जैसे ही यात्री प्लेटफार्म पर पहुंचेंगे वैसे ही स्टेशन नियंत्रक उनकी गिनती करेगा ;
- (ञ) गाड़ी प्रचालक यह सुनिश्चित करेगा कि सभी यात्री रुकी हुई रेलगाड़ी से चले गए हैं और यह भी जांच करेगा कि सभी यात्री पटरी से भी चले गए हैं ;
- (ट) गाड़ी प्रचालक और स्टेशन नियंत्रक यात्रियों की संख्या के गणना के बारे में अपनी-अपनी जांच करेंगे तथा अपना यह समाधान करेंगे कि सभी यात्री प्लेटफार्म पर पहुंच गए हैं और इसके पश्चात् रेलगाड़ी प्रचालक अपनी रेलगाड़ी पर वापस लौट आएगा तथा अंतिम द्वार और रैम्प (यदि कोई हो) बंद कर देगा ;
- (ठ) स्टेशन नियंत्रक स्टेशन लॉग में घटना, विशेष रूप से रेलगाड़ी से उतारे गए यात्रियों की संख्या, के बारे में ब्यौरे दर्ज करेगा और उसके बाद यातायात नियंत्रक को रिपोर्ट करेगा ;
- (8) सेतु से नीचे उतर कर पैदल निष्क्रमण : (क) यदि रेलगाड़ी सेतु से नीचे उतरकर यात्रियों के निष्क्रमण के लिए अभिहित उपयुक्त अवस्थान के पास है तब रुकी हुई रेलगाड़ी का रेलगाड़ी प्रचालक यातायात नियंत्रक के साथ परामर्श करेगा और यातायात नियंत्रक के अनुदेशों के आधार पर अपनी रेलगाड़ी को बंद करेगा ;
- (ख) यातायात नियंत्रक पास के स्टेशनों के स्टेशन नियंत्रकों को निष्क्रमण में सहायता करने के लिए सूचना देगा जो कि अपने सक्षम मैट्रो कर्मचारियों और सुरक्षा कार्मिकों को निष्क्रमण में सहायता करने के लिए सुरक्षित निष्क्रमण स्थलों पर तैनात करेंगे ;
- (ग) सहायता देने वाले मैट्रो कर्मचारी किसी ऐसे यात्री को जो कठिनाई में है या निष्क्रमण के दौरान दुर्घटनाग्रस्त हो गया है उसे प्राथमिक सहायता देने के लिए तैयार रहेंगे ;
- (घ) यातायात नियंत्रक निष्क्रमण की अवधि के दौरान पार्श्वस्थ पटरी पर यातायात को निलंबित करने की व्यवस्था कर सकेगा ;
- (ङ) यातायात नियंत्रक की सलाह पर रुकी हुई रेलगाड़ी का रेलगाड़ी प्रचालक रुकी हुई रेलगाड़ी का अंतिम द्वार या रैम्प (यदि कोई हो) खोलेगा ;
- (च) यात्रियों को जिस प्रक्रिया का अनुसरण करना है उसके बारे में सूचना दी जाएगी और ट्रिपिंग परिसंकट के बारे में स्पष्ट रूप से चेतावनी दी जाएगी तथा उन्हें कहां चल कर जाना है और निष्क्रमण स्थल पर वे क्या प्रत्याशा कर सकते हैं इसके बारे में बताया जाएगा ;
- (छ) गाड़ी प्रचालक या सहायता देने वाले मैट्रो के कर्मचारी रेलगाड़ी में के सामान के लिए उपयुक्त उपाय करेंगे और बाद में यात्रियों के सामान की पहचान करने के लिए अंकन करेंगे ;
- (ज) गाड़ी प्रचालक द्वारा पटरी पर यात्रियों को उतारा जाएगा और वह उन्हें स्टेशन की ओर जाने का निदेश देगा तथा रेलगाड़ी प्रचालक यात्रियों की गणना उस समय करेगा जब वह रेलगाड़ी से नीचे उतरेंगे ;
- (झ) जैसे ही यात्री प्लेटफार्म पर पहुंचेंगे वैसे ही स्टेशन नियंत्रक उनकी गिनती करेगा ;
- (ञ) गाड़ी प्रचालक यह सुनिश्चित करेगा कि सभी यात्री रुकी हुई रेलगाड़ी से चले गए हैं और यह भी जांच करेगा कि सभी यात्री पटरी से भी चले गए हैं ;
- (ट) गाड़ी प्रचालक और स्टेशन नियंत्रक यात्रियों की संख्या के गणना के बारे में अपनी-अपनी जांच करेंगे तथा अपना यह समाधान करेंगे कि सभी यात्री प्लेटफार्म पर पहुंच गए हैं और इसके पश्चात् रेलगाड़ी प्रचालक अपनी रेलगाड़ी पर वापस लौट आएगा तथा अंतिम द्वार और रैम्प (यदि कोई हो) बंद कर देगा ;
- (ठ) निष्क्रमित यात्रियों को निकटतम स्टेशन पर लाया जाएगा ;
- (ड) संबंधित स्टेशन नियंत्रक घटना से संबंधित ब्यौरे, विशेष रूप से रेलगाड़ी से उतारे गए यात्रियों की संख्या और अन्य ब्यौरे और उनके समान को अंतरण करने से संबंधित ब्यौरों को स्टेशन लाग में अभिलिखित करेगा तथा यातायात नियंत्रक को पूरी घटना के बारे में रिपोर्ट देगा ।
- (9) यदि कर्षण विद्युत के ट्रिप हो जाने या शिरोपरी संपर्क पद्धति के असफल हो जाने के परिणामस्वरूप किसी रेलगाड़ी को चलाया नहीं जा सकता है तब रेलगाड़ी प्रचालक यातायात नियंत्रक तथा कर्षण विद्युत नियंत्रक के साथ परामर्श करेगा जो कि यह सुनिश्चित करने के पश्चात् कि कर्षण विद्युत को बहाल करना संभव नहीं है तब वह प्रभावित सेक्शन में कर्षण विद्युत को काटने की व्यवस्था करेगा तथा यात्रियों की सुरक्षा के लिए और उपाय करेगा और इसके पश्चात् उपनियम (5) से (8), जहां कहीं लागू होता हो, के अनुसार कार्रवाई करेगा और रुकी हुई रेलगाड़ी से यात्रियों का निष्क्रमण करेगा ।

51.

रेलगाड़ी का विभाजित होना - (1) यदि रेलगाड़ी किसी असाध्य अपात ब्रेक लगने से रुक जाती है तथा कैब सिगनल संकेत सामान्य है, तो रेलगाड़ी चालक कारण का पता लगाने के लिए रेलगाड़ी नियंत्रण और मानीटर करने की पद्धति की जांच करेगा यदि अनेक सर्किटों में ऐसी त्रुटि प्रदर्शित होती है जिससे पूरी रेलगाड़ी या रेलगाड़ी के पिछले डिब्बों पर असर पड़ सकता है तो रेलगाड़ी को तब तक आगे नहीं बढ़ाया जाएगा, जब तक कि यह प्रमाणित न हो जाए कि रेलगाड़ी पूर्ण और संयोजित है ।

- (2) उपनियम (1) के अधीन पूरी रेलगाड़ी पहुँचने का सत्यापन होने के पश्चात्, यातायात नियंत्रक, रेलगाड़ी चालक को समुचित पृथक्करण करने और आगे जाने के लिए प्राधिकृत करेगा, यदि रेलगाड़ी विभाजित नहीं है, किंतु स्वयं चलने में असमर्थ है तो नियम 50 के उपनियम (1) के अनुसार रेलगाड़ी पर कार्य किया जाएगा।
- (3) यदि रेलगाड़ी विभाजित पाई जाती है, तो रेलगाड़ी प्रचालक सर्वप्रथम स्वयं का यह समाधान करेगा कि किसी यात्री को चोट नहीं लगी है या कोई भी रेलगाड़ी से गिरा नहीं है।
- (4) यात्रियों को रेलगाड़ी के खुले छोरों से दूर हटाया जाएगा और रेलगाड़ी को, यातायात नियंत्रक तथा चल स्टाक पर्यवेक्षक के परामर्श से, विशेष अनुमोदित अनुदेशों के अनुसार, यदि संभव हो, पुनः जोड़ा जाएगा।
- (5) जब रेलगाड़ी प्रचालक रेलगाड़ी को सफलतापूर्वक पुनः जोड़ देता है तो वह लीडिंग कैब पर वापस आएगा, परिस्थितियों की रिपोर्ट यातायात नियंत्रक को देगा और यातायात नियंत्रक द्वारा दिए गए अनुदेशों का पालन करते हुए उससे अगले स्टेशन को रवाना होने की अनुमति लेगा।
- (6) गाड़ी को अगले स्टेशन पर यात्री सेवा से हटा लिया जाएगा और घटना की जांच के लिए उसे डिपो ले जाया जाएगा।
- (7) यदि रेलगाड़ी को पुनः जोड़ा नहीं जा सकता है तो रेलगाड़ी प्रचालक यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा और यातायात नियंत्रक तब पिछले स्टेशन के स्टेशन नियंत्रक को सूचित करेगा कि, यदि संभव हो तो, पीछे आ रही रेलगाड़ी से यात्रियों को उतार दे और उस रेलगाड़ी का उपयोग स्थल पर जाने के लिए करेगा तथा अपने साथ सुरक्षा स्टाफ के कम से कम दो सदस्यों ले जाएगा।
- (8) पीछे आने वाली रेलगाड़ी प्रचालक अपनी रेलगाड़ी का कूटकृत हस्तचालित रीति से, जहाँ तक हो सके, ग्राह्य संकेत तक चालन करेगा और इसके पश्चात् यातायात नियंत्रक रेलगाड़ी के चालक को निर्बंधित हस्तचालित रीति से कम गति से विभाजित रेलगाड़ी के पास जाने का और रुकने का अनुदेश देगा तथा स्टेशन नियंत्रक और सुरक्षा स्टाफ रेलगाड़ी के अगले हिस्से से उतर जाएंगे और विभाजित रेलगाड़ी में चढ़ जाएंगे।
- (9) सुरक्षा स्टाफ को रेलगाड़ी के अग्र भाग के पार्श्व में तैनात किया जाएगा और रेलगाड़ी चालक अग्र कैब में वापस आएगा, आवश्यक पृथक्करण करेगा और आगे बढ़ने के लिए यातायात नियंत्रक से अनुज्ञा लेगा।
- (10) यातायात नियंत्रक रेलगाड़ी चालक को रेलगाड़ी को केवल अगले स्टेशन तक 10 किलोमीटर प्रतिघंटे की अनधिक गति से अग्रसरित करने तथा प्लेटफार्म के अंतिम सिरे पर रोकने का अनुदेश देगा।
- (11) अन्य सुरक्षा कर्मचारी विभाजित रेलगाड़ी के पिछले भाग के अंत में तैनात किए जाएंगे और तब सहायता करने वाला स्टेशन नियंत्रक रेलगाड़ी के पिछले भाग के शंटिंग स्थिति से सतर्कतापूर्वक चालन करेगा सुरक्षा कर्मचारी आगे की ओर रहेंगे तथा यातायात नियंत्रक के साथ संपर्क बनाए रखेंगे और रेलगाड़ी 10 किलोमीटर प्रति घंटे की अनधिक गति से अगले स्टेशन तक चालित की जाएगी।
- (12) गाड़ी के स्टेशन पर पहुँचने पर, यात्री उतार दिए जाएंगे।
- (13) गाड़ी के दोनों भाग सामान्य निर्बंधित हस्तचालित नियंत्रण के अधीन चल स्टाक पर्यवेक्षक के पर्यवेक्षण में, यदि संभव हो, निकटतम डिपो या साइडिंग पर धीमी गति से पहुँचाए जाएंगे यदि डिपो यात्रा की सामान्य दिशा में है।
- (14) सहायक रेलगाड़ी एक बार कैब सिग्नल से आगे जाने का संकेत मिलने पर ही अग्रसर होगी और अगले स्टेशन पर सवारियों को चढ़ाएगी और सामान्य कार्यकरण करेगी।
- (15) यदि डिपो विभाजित रेलगाड़ी के कार्यकरण की दिशा की विपरीत दिशा में है तब पहले विभाजित रेलगाड़ी के पीछे वाले भाग को डिपो की दिशा में निकटस्थ स्टेशन की तरफ ले जाया जाएगा तथा विभाजित रेलगाड़ी के पिछले भाग में सुरक्षा कर्मचारियों को तैनात करने और रेलगाड़ी प्रचालक द्वारा यातायात नियंत्रक के साथ परामर्श करने के पश्चात् संचलन की आगे वाली दिशा में अपनी कैब को बदलने के पश्चात् रेलगाड़ी को ले जाया जाएगा।
- (16) गाड़ी के अन्य पृथक भाग को, सुरक्षा कर्मचारियों को तैनात करने के पश्चात्, बहुत ही कम गति से उपयुक्त पृथक्करण करने के पश्चात् शंटिंग पद्धति से सावधानीपूर्वक रेलगाड़ी को ले जाया जाएगा और सुरक्षा कर्मचारी आगे के भाग पर नजर रखेंगे तथा यातायात नियंत्रक के साथ संपर्क बनाए रखेंगे।
- (17) स्टेशन पर पहुँचने के पश्चात् सहायता देने वाली रेलगाड़ी सामान्य प्रचालन बहाल कर सकती है।
- (18) विभाजित रेलगाड़ी के पृथक भाग पर निर्बंधित हस्तचालित पद्धति में, यदि संभव हो, चल स्टाक पर्यवेक्षक के पर्यवेक्षण में कार्य किया जाएगा।
- (19) यदि विभाजित रेलगाड़ी के किसी अलग भाग को उसकी शक्ति के अनुसार चलाना संभव नहीं है तब यातायात नियंत्रक के अनुदेशों के अधीन एक और अन्य समुचित रेलगाड़ी का उपयोग करके उस भाग को डिपो में ले जाया जाएगा।

52. अप्राधिकृत घटनाएँ - (1) दिल्ली मेट्रो एयरपोर्ट एक्सप्रेस लाइन के सभी कर्मचारी अपने कार्यस्थल पर आग लगने के चेतावनी यंत्र और अग्निशमन यंत्रों की अवस्थिति और उनके उपयोग से अवगत होंगे।

- (2) दिल्ली मेट्रो एयरपोर्ट एक्सप्रेस लाइन के सभी कर्मचारी धुआँ या अग्नि देखते ही उपलब्ध उपस्कर से अलार्म बजाएँगे या स्टेशन नियंत्रक और यातायात नियंत्रक को समुचित साधनों से और शीघ्रता से सूचित करेंगे।

- (3) यदि स्टेशनों के बीच की रेलगाड़ी से धुआ निकलने या आग लगने की रिपोर्ट मिलती है तो रेलगाड़ी अपरेटर यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा और अपनी रेलगाड़ी का अगले स्टेशन पर चालन करेगा और वहां यात्रियों को रेलगाड़ी से उतार देगा और कर्षण विद्युत बंद कर दी जाएगी, और प्रभावित रेलगाड़ी के पेन्टोग्राफ (विद्युतग्राही स्विच) अन्य रेलगाड़ियों के लिए कर्षण विद्युत प्रतिस्थापित करने से पूर्व गिरा दिए जाएंगे।
- (4) यदि किसी रेलगाड़ी में या रेल पथ पर आग लगने के कारण किसी रेलगाड़ी को स्टेशनों के बीच रोकना पड़ता है तो नियम 50 के उपनियम (3) के खंड (iii) में विनिर्दिष्ट उपबंधों के अनुसार यात्रियों को निष्क्रमणित किया जाएगा।
- (5) यदि किसी सुरंग में आग लगने की घटना घटती है तो यातायात नियंत्रक सवारियों को उतरने के लिए प्राधिकृत करने से पूर्व संवातन प्रणाली से सहायक प्रणाली नियंत्रक से संपर्क करके निष्क्रमण के लिए चुने हुए मार्ग पर ताजी हवा अंदर पहुंचाने की व्यवस्था करेगा।
- (6) यदि स्टेशन पर फायर अलार्म यकायक बजने लगे अथवा स्टेशन पर धुआ या अग्नि होने की मौखिक रिपोर्ट मिलती है, तो स्टेशन नियंत्रक यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा और तब स्वयं क्लोज सर्किट टेलीविजन या मौका निरीक्षण करके यह सत्यापित करेगा कि वास्तव में अलार्म बजा था या नहीं।
- (7) यदि धुआ या आग पायी जाती है तो स्टेशन नियंत्रक इसकी सूचना यातायात नियंत्रक को देगा तथा सवारियों को आगे बढ़ने से रोकने के लिए संबंध क्षेत्र से सवारियों को निष्क्रमणित किए जाने की व्यवस्था करेगा और यदि आवश्यक हो तो स्टेशन को पूर्णतः निष्क्रमणित कराया जाएगा और यातायात नियंत्रक से अनुरोध किया जाएगा कि वहां रेलगाड़ियों को न रुकने देने के लिए व्यवस्था करें।
- (8) यातायात नियंत्रक तब मुख्य नियंत्रक को सूचित करेगा जो अग्नि शमन सेवाओं की उपस्थिति और सहायता, यदि आवश्यक हो, तो एंबुलेंस सेवाओं की उपस्थिति और सहायता के लिए व्यवस्था करेगा।
- (9) यदि कोई रेलगाड़ी प्रचालक या स्टेशन नियंत्रक सन्निकट परिसरों में आग देखता है जिससे दिल्ली मेट्रो एयरपोर्ट एक्सप्रेस लाइन की संपत्ति को क्षति हो सकती है तथा वह इस परिस्थिति की रिपोर्ट यातायात नियंत्रक को करेगा और यातायात नियंत्रक इसकी सूचना मुख्य नियंत्रक और सुरक्षा नियंत्रक को देगा तथा सामान्य सेवाएं जब तक बनाए रखेगा जब तक कि स्थानीय निरीक्षण से पृच्छन्न खतरा विद्यमान होने की पुष्टि नहीं हो जाती।
- 53. बाढ़ स्थिति -** (1) यदि कोई रेलगाड़ी प्रचालक या स्टेशन नियंत्रक या अन्य कर्मचारी यह देखता है कि रेल पथ पर पानी जमा हो गया है तो वह यातायात नियंत्रक को रेल पथ की अवस्थिति, प्रभावित रेलपथ की दूरी व जल स्तर का यथा संभव अधिक से अधिक ब्यौरे देते हुए रिपोर्ट करेगा।
- (2) यातायात नियंत्रक, उन सभी गाड़ियों को, जिनका उस क्षेत्र से गुजरना अपेक्षित है, सूचना देगा और जल स्तर की रिपोर्ट लेगा, यदि जल स्तर रेल स्थिरकों के स्तर से नीचे हो, तो यातायात नियंत्रक रेलगाड़ी चालक को अनुदेश देगा कि प्रभावित क्षेत्र से गुजरते समय अपनी रेलगाड़ियों की गति घटाकर 25 कि.मी. प्रति घंटा कर दे।
- (3) यदि जल स्तर रेल स्थिरकों से ऊपर पहुंच रहा हो, तो सवारी रेलगाड़ी सेवाओं की केवल विशेष अनुदेशों के अधीन अनुमति दी जाएगी।
- 54. अन्न असुरक्षित परिस्थितियाँ -** (1) दिल्ली मेट्रो एयरपोर्ट एक्सप्रेस लाइन के सभी कर्मचारी और विशिष्टतया रेलगाड़ी प्रचालक और स्टेशन नियंत्रक रेल पथ पर या उसके आस पास असुरक्षित परिस्थितियों के लिए निम्नलिखित पर नज़र रखेंगे :-
- (क) रेल मार्गाधिकार के भीतर क्षतिग्रस्त या हटाए हुए स्थिर उपस्कर ;
- (ख) टूटी या मुड़ी हुई रेल पटरियां ;
- (ग) विस्थापित या क्षतिग्रस्त शिरोपरि कर्षण विद्युत चालक ;
- (घ) रेलपथ के पार्श्वस्थ संनिर्माण क्रियाकलाप जिनके अंतर्गत क्रेनों का उपयोग होता हो, जो अचानक रेलपथ पर झुक सकती है ;
- (ङ) ऐसी सड़क दुर्घटनाएं, जिनसे पुलों और मार्ग सेतुओं को नुकसान हो सकता है या हुआ हो ;
- (च) ऐसी सड़क दुर्घटनाएं, जिनसे किन्हीं वाहनों या उनके लदानों से रेलमार्गाधिकार का अधिक्रमण हुआ है या हो सकता है ;
- (छ) रेल पथ पर कोई अन्य बाधा।
- (2) यदि रेलगाड़ी चालक कोई असुरक्षित परिस्थिति देखता है तो वह तत्काल उसकी सूचना यातायात नियंत्रक को देगा, ताकि उसके असर को कम करने और उस रुकावट को हटाने के लिए कार्रवाई की जा सके।
- (3) किसी गंभीर भूकंप की दशा में, यातायात नियंत्रक सभी रेलगाड़ियों को तत्काल रोकने का अनुदेश देगा और ऐसे भूकंप के थम जाने पर, यातायात नियंत्रक, यह परीक्षण करने के पश्चात् कि रेलपथ अगले स्टेशन तक रेलगाड़ी चलाने के लिए सुरक्षित है और बाधाओं से मुक्त है, प्रत्येक अटके हुए रेलगाड़ी अपरेटर को अनुदेश देगा कि रेलपथ पर निर्बंधित हस्तचालित पद्धति में रेलगाड़ी को अग्रसरित करे। परंतु ऐसी दशा में रेलपथ और संरचनाओं की जांच करनी होती है और यदि वे सुरक्षित स्थिति में पाए जाते हैं तो, रेलगाड़ी का पुनः सामान्य प्रचालन किया जा सकेगा।

55. दुर्घटनाएं - (1) दुर्घटनाओं की दशा में, विशेष अनुदेशों में विनिर्दिष्ट उपबंधों के अनुसार, चिकित्सीय सहायता, बीमार और घायल सवारियों के निष्क्रमण एम्बुलेंस की पहुँच, स्टाफ और वाहनों की व्यवस्था की जाएगी और उन्हें इन कामों में लगाया जाएगा।
- (2) गंभीर दुर्घटना की दशा में, मुख्य नियंत्रक विशेष अनुदेशों में विनिर्दिष्ट उपबंधों के अनुसार, ज्येष्ठ प्रबंधकों के परामर्श से उस स्थिति को, आपातस्थिति घोषित कर सकेगा।
- (3) प्रबंधन का कोई ज्येष्ठ सदस्य आपात अधिकारी के रूप में नियुक्त किया जाएगा और दुर्घटना की प्रकृति पर निर्भर करते हुए या तो प्रचालन नियंत्रक केंद्र में अथवा दुर्घटना स्थल पर आपात नियंत्रण की स्थापना की जाएगी।
- (4) आपात अधिकारी आपात से निपटने के लिए दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन के सभी कर्मचारिवृंद व साज समान के स्रोतों का प्रभारी होगा और दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन तथा बाह्य आपात अभिकरणों जैसे, अग्निशमन, एम्बुलेंस और पुलिस तथा उपयोगिता सेवाओं के बीच समन्वयक होगा।

अध्याय - 8

कार्यकरण की प्रणाली

56. निरंतर स्वचालित रेलगाड़ी नियंत्रण प्रणाली - (1) दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन के अंतर्गत स्टेशनों के बीच तथा डिपो और मुख्यलाइन के बीच गाड़ियाँ के चालन के लिए कार्यकरण की निरंतर स्वचालित रेलगाड़ी नियंत्रण प्रणाली अपनाई जाएगी।
- (2) निरंतर स्वचालित रेलगाड़ी नियंत्रण प्रणाली रेल पथ के सर्किटों के माध्यम से रेलपथ से रेलगाड़ी तक निरंतर पारेषण द्वारा कैब सिगनल के साथ-साथ लक्ष्य गति और लक्ष्य दूरी के सिद्धांत पर कार्य करती है जो संचलन प्राधिकार और अधिकतम सुरक्षा गति की सीमा के अनुसार परिभाषित सुरक्षित प्रचालन का निरंतर सृजन करके प्रचालन से संबंधित सभी परिस्थितियों में सभी रेलगाड़ियों के सुरक्षित संचलन को सुनिश्चित करती है।
- (3) संचलन प्राधिकार की सीमा वह दूरस्थ स्थल होगा जहाँ तक गति और दूरी मापन में त्रुटि की गुंजाइश को ध्यान में रखते हुए, ब्रेक दूरियों और उपस्कर अभिक्रिया समयों की गणना करके रेलगाड़ी सुरक्षित रूप से अग्रसित हो सकेगी।
- (4) अधिकतम सुरक्षित गति वह अधिकतम गति होगी जिस पर रेलगाड़ी नियंत्रण और सिगनल प्रणाली के हस्तक्षेप के बिना रेलगाड़ी को आगे बढ़ने की अनुज्ञा दी जाती है और इसकी निरंतर उस रीति में गणना की जाएगी कि स्थायी गति निर्बंधन रेलगाड़ी के प्रकार के लिए गति सीमाओं तथा अस्थायी गति निर्बंधनों का अतिलंघन नहीं किया जाए और रेलगाड़ी सदैव संचलन प्राधिकार सीमा को पार किए बिना रुकेगी।
- (5) निरंतर स्वचालित रेलगाड़ी नियंत्रण प्रणाली में रेलगाड़ी प्रचालन की निम्नलिखित पद्धतियों को उपबंध होगा, अर्थात् :-
- (क) स्वचालित पद्धति ;
- (ख) स्वचालित विपर्यय पद्धति ;
- (ग) संहिताबद्ध निर्देशिका पद्धति ;
- (घ) निर्बंधित निर्देशिका पद्धति ; और
- (ङ.) रोक पद्धति।

57. स्वचालित रेलगाड़ी प्रचालन पद्धति - (1) स्वचालित रेलगाड़ी प्रचालन रीति, जिसका विनिश्चय करना मेट्रो रेल प्रशासन के विकल्प पर है, रेलगाड़ी का प्रचालन रेलगाड़ी प्रचालक के हस्तक्षेप के बिना, रेल के दरवाजे बंद करने और स्टेशन उतराव से प्रस्थान करने के अतिरिक्त होगा तथा स्वचालित रेलगाड़ी प्रचालन रीति का प्रचालन स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण कृत्यों के पर्यवेक्षण और नियंत्रण के अधीन होगा।

- (2) स्वचालित रेलगाड़ी प्रचालन रीति में रेलगाड़ी नियंत्रण और सिगनल प्रणाली -
- (क) कर्षण शक्ति का उपयोग करके, तदानुगमन तथा ब्रेकों को लगा कर और हटा कर रेलगाड़ी की गति को त्वरित और मंद करेगी ;
- (ख) रेलगाड़ी की गति त्वरण करने, रोकने और आरंभ करने को स्वचालित रूप से नियंत्रित करेगी और स्टेशनों पर रेलगाड़ी को रोकेगी ;
- (ग) रेलगाड़ी के प्रचालन के लिए आवश्यक सभी संकेतकों की व्यवस्था करेगी ;
- (घ) अधिकतम सुरक्षित गति और संचलन प्राधिकार की सीमा को निरंतर रूप से अवधारित करेगी ;
- (ङ) अधिकतम सुरक्षित गति और संचलन प्राधिकार की सीमा से अधिक होने पर रेलगाड़ी के संचलन को रोकेगी ;
- (च) यदि स्वाचालित रेलगाड़ी सुरक्षा द्वार निर्मुक्ति अनुज्ञात किया जाए, तो रेलगाड़ी के द्वार सही दिशा में खोलेगी यदि रेलगाड़ी डॉक में है और प्लेटफार्म स्क्रीन द्वार सही दिशा में स्वतः खुलेंगे ;
- (छ) रेलगाड़ी के दरवाजे बंद न पाये जाने पर रेलगाड़ी को प्रस्थान करने से रोकेगा ;
- (ज) किसी सिगनल स्टाप से रेलगाड़ी का पुनःप्रस्थान स्वचालित होगा ;
- (झ) किसी स्टेशन से रेलगाड़ी का प्रस्थान और पुनःप्रस्थान रेलगाड़ी चालक द्वारा आरंभ किया जाएगा।

58. स्वचालित विपर्यय पद्धति -- (1) यह पद्धति किसी विशेष अनुदेश में परिभाषित विनिर्दिष्ट संकेतों के क्षेत्र में किसी स्वचालित रेलगाड़ी की दशा में चलने के विपर्यय का उपयोग है, जो किसी स्टेशन के विनिर्दिष्ट ट्रैक परिपथ के लिए है, जब रेलगाड़ी खड़ी रहे।

(2) स्वचालित ढंग या संहिताबद्ध निर्देशिका ढंग को स्वचालित विपर्यय ढंग में परिवर्तन को प्रारंभ करेगा जब स्वचालित रेलगाड़ी पर्यवेक्षण से विपर्यय परिचालन के लिए अनुरोध प्राप्त होने पर प्रारंभ करेगा और रेलगाड़ी प्रचालक द्वारा स्वचालित विपर्यय बटन को दबाकर उसे स्वीकार करेगा।

(3) रेलगाड़ी प्रचालक द्वारा किसी विपर्यय प्रचालन का अनुरोध किए जाने पर, प्रमुख कैब की बोर्ड-स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण इकाई, किसी स्टेशन पर पहुंचने पर पिछले सिरे की इकाई को सक्रिय करेगी।

(4) जब एक बार विपर्यय प्रचालन सफलतापूर्वक पूरा कर लिया जाता है तो रेलगाड़ी में लगी स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण इकाई में, स्वचालित विपर्यय ढंग से संहिताबद्ध निर्देशिका ढंग में वापस आ जाएगी और रेलगाड़ी प्रचालक आगे चलाने के लिए नए प्रमुख कैब को खोलेगा।

59. संहिताबद्ध निर्देशिका पद्धति -- (1) संहिताबद्ध निर्देशिका ढंग में रेलगाड़ी को रेलगाड़ी प्रचालक द्वारा चलाया जाएगा जो कैब संकेतों का पालन करेगा।

(2) संहिताबद्ध निर्देशिका ढंग में रेलगाड़ी नियंत्रण और संकेत प्रणाली,—

(क) रेलगाड़ी के प्रचालन को कैब संकेत और सभी अन्य आवश्यक निर्देश उपलब्ध कराएंगी जिसके अंतर्गत वर्तमान गति भी है ;

(ख) लक्ष्यगति और प्रचालन प्राधिकरण की सीमा का सतत अवधारण करेगी ;

(ग) लक्ष्यगति और प्रचालन प्राधिकरण की सीमा के आधिक्य में रेलगाड़ी के प्रचालन को रोकेंगी ;

(घ) यदि रेलगाड़ी की लक्ष्यगति अधिक हो जाती है तो सुने जाने योग्य और सदृश्य चेतावनी देगी ;

(ङ) दरवाजे तभी खुलेंगे, जब रेलगाड़ी प्लेटफार्म पर है, रेलगाड़ी के वे ही दरवाजे खुलेंगे, जो प्लेटफार्म की ओर हैं ; और

(च) यदि रेलगाड़ी के दरवाजे बंद होना नहीं पाया जाता है, तो रेलगाड़ी को चलाने से रोकेंगी।

(3) यदि पर्याप्त शर्तें पूरी होती हैं तो रेलगाड़ी प्रचालक को उसकी स्वीकृति के लिए स्वचालित ढंग से प्रचालन का प्रस्ताव करेगी।

60. निर्बंधित हस्तचालित पद्धति -- (1) निर्बंधित हस्तचालित पद्धति प्रचालन की साधारण पद्धति (डिफाल्ट मोड है और उस स्थिति में स्वतः चालू हो जाती है जब स्वचालित रेलगाड़ी नियंत्रक में लगे उपस्कर को पहले शक्ति प्रदान की जाती है, जो यह तब तक प्रचालन में रहेगी जब तक कि स्वचालित संरक्षण पद्धति के अंतरण के लिए अनुज्ञा देने के लिए पर्याप्त शर्तों को पूरा नहीं कर लिया है।

(2) निर्बंधित हस्तचालित पद्धति का उपयोग निम्नलिखित के हेतु किया जाएगा :--

(क) डिपो में रेलगाड़ी को प्रचालित करने के लिए ;

(ख) मेन लाइन पर किसी आपात ब्रेक के लगाए जाने पश्चात् और कैब सिगनलों के अभाव में ;

(ग) डिपो में प्रवेश करते और निकलते समय ;

(घ) यातायात नियंत्रक से अनुदेश पर।

(3) निर्बंधित हस्तचालित पद्धति में रेलगाड़ी की गति अधिकतम पच्चीस किलोमीटर प्रति घंटा तक सीमित होगी जो ओन बोर्ड स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण उपस्कर द्वारा प्रवर्तित होती है।

(4) सभी प्लेटफार्म स्क्रीन दरवाजे प्लेटफार्म पर रेलगाड़ी के कैब के निकट उपलब्ध स्थानीय पैनल से रेलगाड़ी प्रचालक द्वारा हस्तकौशल से भी प्रचालित हो सकेंगे।

(5) रेलगाड़ी के सही दिशा के दरवाजे रेल प्रचालक द्वारा हस्तकौशल से भी प्रचालित हो सकेंगे।

61. रोक पद्धति -- (1) रोक पद्धति उस दशा में उपयोग करने के लिए आशयित है, जब रेलगाड़ी में लगी रेलगाड़ी नियंत्रण और संकेत प्रणाली असफल हो जाए और ऐसी पद्धति में रेलगाड़ी की गति निम्नलिखित रूप में निर्बंधित होगी,—

(i) निम्न गति रोक पद्धति -- यह स्वचालित रेलगाड़ी नियंत्रण रोक दशा में प्रचालन की व्यतिक्रम पद्धति है, जो नोदन प्रणाली रेलगाड़ी के कर्षण के रोक से पच्चीस किलो मीटर प्रति घंटा की गति से अधिक होगी और रेलगाड़ी प्रचालक लाइन की ओर के संकेतों के अनुसरण में रेलगाड़ी को हस्तकौशल से चलाएगा तथा रेलगाड़ी को मानीटर करेगा और उसकी गति, यदि पच्चीस किलो मीटर प्रति घंटा से अधिक है, को सेवा ब्रेक अनुप्रयोग द्वारा सीमित करेगा।

(ii) उच्च गति रोक पद्धति -- यह पद्धति केवल प्रचालन नियंत्रण केंद्र से विशेष अनुदेशों के अधीन लागू होगा, जिसमें स्वचालित रेलगाड़ी नियंत्रण वियोजक दशा में प्रचालन की व्यतिक्रम पद्धति है, जो नोदन प्रणाली रेलगाड़ी के कर्षण के वियोजक से चालीस किलो मीटर प्रति घंटा की गति से अधिक होगी और रेलगाड़ी प्रचालक लाइन की ओर के संकेतों के अनुसरण में रेलगाड़ी को हस्तकौशल से चलाएगा तथा रेलगाड़ी को मानीटर करेगा और उसकी गति, यदि चालीस किलो मीटर प्रति घंटा से अधिक है, को सेवा ब्रेक अनुप्रयोग द्वारा सीमित करेगा।

- (2) रोक पद्धति में, रेलगाड़ी चालक द्वारा रेलगाड़ी साइड के सिगनलों और यातायात नियंत्रक से प्राप्त मौखिक अनुदेशों के अनुसार प्रचारित की जाएगी ।
- (3) मुख्य लाइन पर रोक पद्धति में रेलगाड़ियों के चलाने की अनुज्ञा केवल यातायात नियंत्रक के अनुदेशों के अधीन दी जाती है ।
- (4) सभी प्लेटफार्म स्क्रीन दरवाजे रेलगाड़ी परिचालक को प्लेटफार्म पर रेलगाड़ी कैब के निकट प्रदत्त स्थानीय पैनल से हस्तचालित ढंग से प्रचालित करने होंगे ।
- (5) रेलगाड़ी प्रचालक द्वारा सही ओर रेलगाड़ी के दरवाजे भी हस्तचालित ढंग से प्रचालित करने होंगे ।

अध्याय 9

एकल लाइन कार्यकरण

62. **एकल लाइन कार्यकरण का उद्देश्य** — किसी चालू लाइन पर किन्हीं दो स्टेशनों के बीच लाइन के हिस्से पर कोई अवरोध होने की दशा में, अप्रभावित ट्रैक पर एकल लाइन कार्यकरण का उपयोग करते हुए निकटवर्ती लाइन पर दोनों दिशाओं पर प्रभावित सेक्शन पर जारी रखी जा सकेगी और ऐसा एकल लाइन कार्यकरण रेलगाड़ियों की प्लैटफॉर्म को एक दिशा में न्यूनतम अंतरालों पर भेजकर और दूसरी दिशा में भी समान समूहों की रेलगाड़ियों द्वारा अनुसरण करके प्राप्त किया जाएगा ।
63. **कार्यान्वयन**— (1) यातायात नियंत्रक, मुख्य नियंत्रक से परामर्श करने के पश्चात्, एकल लाइन कार्यकरण का कार्यान्वयन विनिश्चित करेगा ।
 (2) यातायात नियंत्रक विपरीत दिशा में रेलगाड़ी गुजरने से पूर्व, एकल लाइन सेक्शन में प्रत्येक स्टेशन पर स्टेशन नियंत्रक को सूचित करेगा ।
 (3) स्टेशन नियंत्रक प्रयुक्त प्लेटफार्म पर भीड़ की निकट से मानीटरिंग करेगा और बढ़ती हुई भीड़ के खतरनाक स्थिति में पहुंचने पर, स्टेशन का प्रवेश मार्ग बंद कर देगा ।
 (4) सवारियों को सही प्लेटफार्म पर पहुंचने के लिए इन स्टेशनों के स्टेशन नियंत्रक दृश्य-श्रव्य घोषणाओं द्वारा आवश्यक सूचना देंगे और अन्य आवश्यक उपाय करेंगे ।
 (5) स्टेशन नियंत्रक सभी रेलगाड़ियों के प्रचालकों को एकल लाइन कार्यकरण की अवस्थिति और दिशा के बारे में सूचित करेगा ।
 (6) गाड़ियां सामान्य सिगनल व्यवस्था के अधीन किन्तु चालित रेलगाड़ी प्रचालन समेत स्वाचालित रेलगाड़ी प्रचालन से सज्जित लाइनों पर चलेगी ; स्वाचालित, रेलगाड़ी प्रचालन नियंत्रण केवल यात्रा की सामान्य दिशा में उपलब्ध होगा और विपरीत दिशा में प्रचालित रेलगाड़ी का चालन हस्तचालित कैब सिगनल के अधीन किया जाएगा ।
 (7) जब सामान्य कार्यकरण को बहाल किया जाना हो, तब यातायात नियंत्रक अंतिम रेलगाड़ी की एकल लाइन के प्रत्येक स्टेशन पर उस सेक्शन की विपरीत दिशा में चलाए जाने के लिए सूचित करेगा जिसके पश्चात् सामान्य स्टेशन प्रचालन बहाल किया जाएगा ।
64. **सिगनल व्यवस्था का विफल होना** — किसी रेलपथ के साइड सिगनल उपस्कर के विफल होने की दशा में, जिससे सभी रेलगाड़ियों पर निर्बंधित हस्तचालित नियंत्रण आवश्यक हो जाए, एकल लाइन कार्यकरण तुरंत निर्लंबित कर दिया जाएगा और उस स्थिति में आवश्यक होने पर रेलगाड़ी उसी सेक्शन में यात्रा की सामान्य दिशा में गुजर सकेगी, और उपकरण स्वामी की मरम्मत के पश्चात् एकल लाइन चालन को पुनः बहाल किया जा सकेगा ।

अध्याय-10

स्थायी पथ और संकर्म

65. साधारण —(1) सभी परिचालित रेलपथों का, विशेष अनुदेशों में यथाअधिकथित अंतरालों पर निरीक्षण किया जाएगा ।
- (2) उन सभी दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन कर्मचारियों को, जिनसे ड्यूटी के दौरान उनके निरीक्षण की अपेक्षा की जाती है, समुचित रूप से प्रशिक्षित किया जाएगा और उन्हें उपनियम (1) के प्रयोजन के लिए प्राधिकृत कर्मचारी घोषित किया जाएगा ।
- (3) वे सभी मेट्रो कर्मचारी, जो रेलपथों पर जाते-आते हैं, एकदम अलग दिखाने वाली पोशाक पहनेंगे ।
- (4) रेलपथ पर चलने वाला कोई यान जो रेलपथ सर्किटों के संचालन में सक्षम नहीं है, रेलपथ पर तब तक नहीं लाया जाएगा जब तक कि उस पर कोई इंजीनियर मौजूद न हो ।
66. यातायात-शून्य अवधि में रेलपथ और रेल पथ के किनारों पर संकर्म - (1) कोई अनुरक्षण स्टाफ किसी परिचालन लाइन के रेलपथ पर यातायात नियंत्रक की अनुमति के बिना प्रवेश नहीं करेगा ।
- (2) यातायात-शून्य अवधि उस समय के रूप में निरूपित होती है जो अंतिम रेलगाड़ी जिसके अंतर्गत संकर्म रेलगाड़ी भी है, के गुजरने के पश्चात् और प्रातः रेल यातायात के प्रारंभ से पूर्व के प्रकाशित समय के बीच होती है और सामान्य समय सुसंगत दस्तिपुस्तिका में प्रकाशित किया जाएगा किया जाएगा, जिसमें दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन द्वारा समय-समय पर परिवर्तन किया जा सकेगा ।
- (3) ऐसा अनुरक्षण स्टाफ जो निरीक्षण या उपस्कर की मरम्मत के लिए अपेक्षित है, जो न तो रेलपथ की अक्षुण्णता को किसी तरह प्रभावित करता हो और न जिसे सीढ़ी या पाड़-टिकठी के उपयोग की अपेक्षा हो, ना ही रेलगाड़ियों और यातायात के लिए खतरा अंतर्वर्तित हो, निम्नलिखित परिस्थितियों में रेलपथ पर प्रवेश कर सकेगा, अर्थात् :--
- (क) यातायात नियंत्रक, ऐसा अवस्थान और क्षेत्र जिसके लिए अनुज्ञा दी गई है और वह समय जिस तक कर्मचारीवृंद रेलपथ छोड़ देगा, विनिर्दिष्ट करते हुए, अनुज्ञा प्रदान करेगा ;
- (ख) यातायात नियंत्रक अनुज्ञप्त समय, अवस्थिति तथा उस व्यक्ति का नाम, जिसकी खंड (क) के अधीन अनुज्ञा प्रदान की गई है, लागबुक में दर्ज करेगा ;
- (ग) कार्य पूरा होने पर, वह व्यक्ति, जिसे खंड (क) के अधीन अनुज्ञा दी गई है, यातायात नियंत्रक को अपनी रिपोर्ट देगा, अपना परिचय देगा और इस बात की पुष्टि करेगा कि वह और उसके उपस्कर रेलपथ पर नहीं है, और यह पुनःसेवा बहाल के लिए सुरक्षित है ;
- (घ) यदि आबंटित समय के भीतर कार्य पूरा नहीं किया जा सकता है तो वह व्यक्ति जिसे खंड (क) के अधीन अनुज्ञा दी गई है, यातायात नियंत्रक को उस समय की समाप्ति से पूर्व, जो उसे आबंटित किया गया है, सूचित करेगा और वह समय बढ़ाने और किसी इंजीनियर के अधीन इसकी व्यवस्था करने के बारे में यातायात नियंत्रक से सहमत होगा ।
- (ङ) यातायात नियंत्रक सामान्य रेलसेवा आरंभ करने की तब तक अनुज्ञा नहीं देगा जब तक कि कार्य के संबंध में प्रदत्त सभी प्रकार की अनुज्ञाएं समुचित रूप से वापस नहीं ली जाती या निरस्त नहीं हो जाती ।
- (4) यातायात-शून्य अवधि में किए गए अन्य सभी संकर्म किसी इंजीनियर के नियंत्रण अधीन संरक्षित होंगे ।
67. ऐसे रेलपथ संकर्म और रेलपथ के किनारों पर संकर्म जो यातायात अवधि तक विस्तारित हों - (1) वे सभी कार्य, जिन्हें जो यातायात शून्य अवधि के परे उस अवधि में जब रेलगाड़ी सेवाएं सामान्यता प्रचालित की जाती है, करने की योजना हो, कम से कम एक महीने पूर्व अधिसूचित किया जाएगा ।
- (2) ऐसे सभी संकर्म इंजीनियर के नियंत्रण में किए जाएंगे ।
- (3) वे संकर्म, जिन्हें इंजीनियर के नियंत्रण के बिना यातायात शून्य समय में किए जाने की योजना हो, परंतु जिनमें अदृशमान परिस्थितियों के कारण विलंब हो, उन्हें इंजीनियर के नियंत्रण में, संरक्षित किया जाएगा ।

- (4) कोई रेलगाड़ी सेवा लाइन के समीपवर्ती खंडों में विशेष अनुदेशों में यथा विहित उचित चेतावनी आदेश या अन्य पूर्वावधानियों के साथ प्रचालित की जाएगी ।
68. यातायात समय में आपात रेलपथ संकर्म या रेलपथ के किनारों पर आपात संकर्म - (1) उस अवधि के दौरान, जिसमें रेलगाड़ी सेवाएं सामान्य रूप से चलती हैं कोई नेमी अनुरक्षण कार्य, उपनियम (2) में किए गये उपबंध के सिवाए, नहीं किया जाएगा ।
- (2) यदि दुर्घटनाओं की रोकथाम अथवा रेलगाड़ी सेवाओं को बनाए रखने या बहाल करने के लिए आपात मरम्मत कार्य किया जाना अपेक्षित है, तो ऐसे आपात मरम्मत कार्य इंजीनियर के नियंत्रण में संपन्न किए जाएंगे, जिसकी मंजूरी, यातायात नियंत्रक द्वारा रेलगाड़ी सेवाओं की तात्कालिकता को ध्यान में रखकर तथा रेलगाड़ी समय सारणी में समायोजन करके, अविलंब दी जाएगी ।
69. इंजीनियर के नियंत्रण अधिकार - (1) परिचालन लाइनों पर इंजीनियर के नियंत्रण में मंजूरी उस यातायात नियंत्रक द्वारा दी जाती है, जिसका कि यह निर्णायक दायित्व होता है, कि इंजीनियर को नियंत्रण अधिकार दिया जाए या नहीं ।
- (2) डिपो के भीतर रेलपथों पर सभी कार्य इंजीनियर के नियंत्रण के अंतर्गत किए जाएंगे । ऐसा नियंत्रण डिपो नियंत्रण द्वारा अनुदत्त किया जाएगा, किन्तु अन्य मामलों में नियंत्रण के प्रसंग में इसके पश्चात् किए गए उपबंध लागू होंगे ।
- (3) इंजीनियर के नियंत्रण के अधीन जो क्षेत्र होगा वह भारसाधक इंजीनियर पदाधिकारी के पूर्ण दायित्व में होगा और उस क्षेत्र के भीतर सुरक्षित कार्यकरण के सभी मुद्दे, जिनके अंतर्गत रेलगाड़ियों का संचलन भी है, उसके दायित्व में होंगे ।
- (4) इंजीनियर नियंत्रण के प्रभारी व्यक्ति को समुचित प्रशिक्षण दिया जाएगा और उसको उस भूमिका से जुड़े कर्तव्यों और दायित्वों में प्राधिकृत पदधारी द्वारा प्रमाणित किया जाएगा ।
- (5) यदि उसी नियंत्रण में एक से अधिक अनुक्षण यूनिटें काम कर रही हैं तो विशेष अनुदेशों के अनुसार, सभी यूनिटों के काम के समन्वय के लिए किसी व्यक्ति को यातायात नियंत्रक द्वारा उत्तरदायी व्यक्ति के रूप में नामनिर्देशित किया जाएगा ।
- (6) जब उपनियम (1) और उपनियम (2) के अधीन नियंत्रण अधिकार अनुदत्त किया जाता है, तो प्रभारी इंजीनियर पदाधिकारी अपने नियंत्रण के क्षेत्र को, निम्नलिखित में से किसी एक तरीके से रेलगाड़ियों की पहुंच से, संरक्षित करेगा, अर्थात् :-
- (क) नियंत्रण अधिकार की सीमा में किसी यान को कब्जे में लेना ;
- (ख) किसी मार्ग के काटों को कब्जे में लेना, जो नियंत्रण लिए क्षेत्र से रेलगाड़ियों का विपथन करता है ;
- (ग) नियंत्रण अधिकार की सीमा में ट्रैक सर्किट के शार्ट सर्किट केबलों का प्रयोग करना ; और
- (घ) विशेष अनुदेशों के अनुसार कोई अन्य उपाय ।
- (7) परिचालित लाइन की किसी भी दिशा में प्रचालन के लिए सिगनल दिए जाने पर, संभाव्य मार्ग के प्रत्येक कांटे पर संरक्षण प्रणाली कार्यान्वित की जाएगी और उपनियम (6) के अनुसार प्रत्येक अवस्थान पर विभिन्न तरीकों का उपयोग किया जा सकेगा ।
- (8) यदि नियंत्रण के भीतर किसी संकर्म रेलगाड़ी या स्वनोदित अनुक्षण यान का उपयोग किया जाना है, तो वह यान, नियंत्रण लिए जाने से पूर्व स्थल पर पहुंचेगा और नियंत्रण क्षेत्र संचलन को निर्बंधित करने वाले लाल आकार दृश्य लैम्प नियंत्रण क्षेत्र सीमाओं पर या कब्जे में लिए गए यानों पर रखे जाएंगे, जहां उनका उपयोग नियंत्रण क्षेत्र को संरक्षित करने के लिए किया जाएगा ।
- (9) जहां एक रेलपथ के कार्य से समानान्तर रेलपथ पर रेलगाड़ियों के आवागमन पर प्रतिकूल प्रभाव प्रभाव पड़ने की संभावना हो, वहां प्रभावित होने वाले सभी रेलपथों को नियंत्रण में ले लिया जाएगा ।
- (10) यदि रेलगाड़ियों के समानंतर रेलपथ पर गुजरने की अपेक्षा की जाती है तो, नियंत्रण के प्रभारी व्यक्ति का यह सुनिश्चित करने का दायित्व होगा कि हस्त सिगनल द्वारा अनुज्ञा दिए जाने से पूर्व रेलपथ सुरक्षित है ।
- (11) जब तक रेलगाड़ियों के संचलन के लिए आवश्यक न हो, कर्षण विद्युत नियंत्रक द्वारा नियंत्रण क्षेत्र की कर्षण विद्युत बंद कर दी जाएगी तथा केवल अनापत्ति प्राप्त होने पर ही, पुनः कर्षण विद्युत खोली जाएगी ।

- (12) मरम्मत कार्य या इंजीनियर के नियंत्रण या किसी अन्य प्रयोजन के लिए अपेक्षित कर्षण विद्युत चालू करने या बंद करने के सभी प्रचालन कर्षण विद्युत नियंत्रक द्वारा अनुमोदित किए जाएंगे ।
- (13) प्रभारी व्यक्ति, कार्य पूरा होने पर, यातायात नियंत्रक को यह पुष्टि करने के लिए उत्तरदायी होगा कि रेलपथ कर्षण विद्युत चालू किए जाने के लिए सुरक्षित हैं, सभी संरक्षण उपाय हटा लिए गए हैं और रेलगाड़ियों के चलने के लिए रेलपथ सुरक्षित है ।
- (14) इंजीनियर के सभी नियंत्रण सामान्यतया केवल कर्मचारिवृंद सुरक्षा कुंजियों के अधीन प्राधिकृत होंगे ।
70. स्टेशनों पर संकर्म -(1) किसी भी स्टेशन पर ऐसा कोई अनुरक्षण कार्य, जिसका रेलगाड़ियों के सुरक्षित चालन पर असर पड़ता हो, इंजीनियर के नियंत्रण के बगैर और तब तक नहीं किया जाएगा, जब तक कि स्टेशन नियंत्रक द्वारा अनुज्ञा दे दी जाए ।
- (2) सार्वजनिक क्षेत्रों में सभी संकर्मों के चारों ओर सुरक्षित तार बंदी की जाएगी, ताकि वहां जनता का प्रवेश रोका जा सके ।
- (3) अनुरक्षण कर्मचारिवृंद विशेष अनुदेशों के अनुसार, काम आरंभ करने से पूर्व और पुनःस्टेशन छोड़ने से पूर्व, स्टेशन नियंत्रक को सूचित करेंगे तथा स्टेशन नियंत्रक उनका कार्य की अवधि और अवस्थान का अभिलेख रखेगा, जिससे कि उन्हें स्टेशन पर उत्पन्न किसी आपात स्थिति के बारे में चेतावनी दी जा सके ।
- (4) स्टेशन पर कोई ऐसा अनुरक्षण कार्य, जिसके लिए अग्नि अलार्म या अग्निशमन उपस्कर को हटाना अपेक्षित हो, केवल स्टेशन नियंत्रक की अनुज्ञा से किया जाएगा ।
- (5) अनुरक्षण कर्मचारिवृंद स्वयं की सुरक्षा और पृथक किए गए क्षेत्र में, अग्नि लगने की दशा में अलार्म बजाने के लिए उत्तरदायी होंगे तथा काम पूरा होने पर, वहां से हटाये गए उपकरणों का सामान्य उपयोग बहाल होने का दायित्व लेते हुए, स्टेशन नियंत्रक को सूचित करेंगे ।
- (6) उस अवधि के दौरान, जिसमें स्टेशन को जनता के लिए खोला जाता है, ऐसा कोई अनुरक्षण कार्य नहीं किया जाएगा, जिसके लिए अग्नि चेतावनी यंत्र (अलार्म) या सार्वजनिक क्षेत्र की अग्निशमन व्यवस्था को पूर्णतः बंद रखने की अपेक्षा हो ।
- (7) यातायात समय में, प्लेटफार्म के छोर से परिमाण अनुसूची में अधिकथित स्थायी संरचना परिमाणों के भीतर, ऐसा कोई अनुरक्षण कार्य नहीं किया जाएगा, जिसके लिए सीढ़ी या पाइ-टिकटी की अपेक्षा हो ।

अध्याय 11

विद्युत आपूर्ति और कर्षण व्यवस्था

71. **कर्षण और विद्युत आपूर्ति वितरण का स्विच चालू और बंद करना**—(1) सभी कर्षण और विद्युत आपूर्ति तंत्र सभी समयों पर चालू रहेंगे और उन्हें केवल तभी स्विच बंद किया जाएगा जब उपस्कर के अनुक्षण के लिए या अन्य अनुक्षण गतिविधियों की सुरक्षा के लिए आवश्यक हो।
- (2) कर्षण आपूर्ति यातायात नियंत्रक के अनुदेशों के अनुसार स्विच चालू और बंद किया जाएगा :
- परंतु आपात स्थिति में यातायात नियंत्रक को सूचना देने के पश्चात्, कर्षण विद्युत नियंत्रक विद्युत का स्विच बंद करने के लिए प्राधिकृत होगा।
- (3) सभी कर्षण और विद्युत वितरण विद्युत तंत्र जिनका स्विच बंद किया गया है, किसी अनुक्षण या मरम्मत कार्य होने से पूर्व पर्याप्त रूप से भूसंपर्कित किए जाएंगे।
- (4) उच्च वोल्टेज वितरण नेटवर्क पर सभी मरम्मत कार्य कर्षण विद्युत नियंत्रक की अनुज्ञा से किए जाएंगे जो उस सनय विद्यमान दशा के अधीन दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन नेटवर्क के प्रचालन के लिए पर्याप्त विद्युत आपूर्ति बनाए रखना सुनिश्चित करेगा।
72. **पहुंच**—(1) उच्च वोल्टेज उपस्कर के जनता द्वारा पहुंच वाले सभी प्वाइंट तालाबंद रखे जाएंगे और उनपर उचित चेतावनी सूचनाएँ संप्रदर्शित की जाएंगी।
- (2) सभी स्विच गियर और अन्य उच्च वोल्टेज उपस्कर बाड़ से घिरे होंगे और केवल प्राधिकृत कर्मचारीवृंद द्वारा ही पहुंच योग्य होंगे तथा चालू उपस्कर तक पहुंच केवल तभी अनुज्ञेय होगी जब उपस्कर को विशेष अनुदेशों के अधीन यथाअभिकथित स्विच बंद और भूसंपर्कित कर दिया गया हो।
- (3) कोई व्यक्ति उच्च वोल्टेज उपस्कर पर कार्य नहीं करेगा या स्थानीय नियंत्रण द्वारा ऐसे उपस्कर को चालू नहीं करेगा यदि वह प्राधिकृत अधिकारी द्वारा उचित रूप से प्रशिक्षित और ऐसे कार्य करने के लिए प्रमाणित नहीं है तथा सक्षमता का वैध प्रमाण-पत्र धारण नहीं करता तथा ऐसा कार्य करने से पूर्व वह कर्षण विद्युत नियंत्रक की अनुज्ञा प्राप्त करेगा और ऐसी अनुज्ञा प्राप्त करने, अनुदत्त करने और निरस्त करने की प्रक्रिया विशेष अनुदेशों में अभिकथित की जाएगी।
- (4) कोई भी व्यक्ति किसी चालू कंडक्टर से दो मीटर से अधिक निकट कार्य नहीं करेगा।
73. **चिंगारी और आग**—(1) यदि कर्मचारिवृंद का कोई सदस्य आग, धुआं, चिंगारी और फ्यूसिंग शिरोपरि लाइन उपस्कर के निकट देखता है तो वह यथासंभव शीघ्र यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा और लाइन के सेक्शन से विद्युत का स्विच बंद करने की प्रार्थना करेगा।
- (2) घटना की जांच के लिए और कार्यवाई करने से पूर्व यातायात नियंत्रक उस सेक्शन की लाइन की विद्युत को स्विच बंद करने का अनुदेश देगा।
- (3) यातायात नियंत्रक निकटवर्ती स्टेशन पर स्टेशन नियंत्रक को यह जांचने का भी अनुदेश देगा कि अग्नि या चिंगारी बुझ गई है।
- (4) जांच की रिपोर्ट के आधार पर और त्रुटि को सुधारने की संपुष्टि होने पर कर्षण विद्युत नियंत्रक सेक्शन को पुनः ऊर्जित करेगा तथा यातायात नियंत्रक को रेलगाड़ी सेवा पुनः चालू करने की सलाह दे सकेगा।
74. **विद्युतीय मार्ग और संकर्म का निरीक्षण**— विद्युतीय मार्ग और संकर्म नियमित रूप से दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन वैकल्पिक धारा कर्षण निर्देशिका के उपबंधों के अनुसार निरीक्षित किया जाएगा और इस प्रयोजन के लिए पदाविहित पदधारी द्वारा उन्हें समनुदेशित किए गए कर्तव्यों के अनुसार विशेष अनुदेश दिए जाएंगे।
75. **चेतावनी आदेश जारी करना**—शिरोपरि उपस्कर के ब्रेकडाउन की दशा में, जब रेलगाड़ी को सावधानी पूर्वक आगे बढ़ना आवश्यक हो तो शिरोपरि उपस्कर भारसाधक इंजीनियर प्रवृत्त प्रक्रिया के अनुसार चेतावनी आदेश जारी करने की व्यवस्था करेगा।
76. **शिरोपरि उपस्कर असफल या ब्रेकडाउन होने की दशा में रेलगाड़ियों की सुरक्षा**—जब कभी कोई रेलगाड़ी प्रचालक यह पाता है कि उसकी रेलगाड़ी शिरोपरि उपस्कर असफल होने या शिरोपरि उपस्कर का ब्रेकडाउन होने के कारण आगे नहीं बढ़ सकती, तो रेलगाड़ी प्रचालक अपनी रेलगाड़ी की सुरक्षा करेगा और यातायात नियंत्रक तथा कर्षण शक्ति नियंत्रक को सूचित करेगा और नियम 50 के उपनियम (3) के खंड (iv) में अभिकथित अनुदेश का पालन करेगा।
77. **इलेक्ट्रिकल उपस्कर पर कार्य करने की अनुज्ञा**—(1) यदि सक्षम दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन कर्मचारी से भिन्न किसी व्यक्ति द्वारा इलेक्ट्रिकल उपस्कर या उसके किसी हिस्से के निकट कार्य करना है तो ऐसा कार्य केवल तभी और उस समय तक किया जाएगा जब उस कार्य के भारसाधक व्यक्ति ने विशेष अनुदेशों द्वारा इस प्रयोजन के लिए प्राधिकृत दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन कर्मचारी से कार्य की अनुज्ञा प्राप्त कर ली है

जिसमें अत्यधिक सुरक्षा सुनिश्चित करते हुए कार्य की अनुज्ञा प्राप्त करने अनुवर्त करने और निरस्त करने की विस्तृत प्रक्रिया अभिकथित होगी ।

- (2) उपनियम (1) के अधीन प्राधिकृत दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन कर्मचारी कार्य करने की ऐसी अनुज्ञा केवल कर्षण शक्ति नियंत्रक के अनुमोदन से प्रदान करेगा ।
 - (3) उपनियम (1) के अधीन कार्य करने की अनुज्ञा प्राप्त की जाएगी यदि किया जाने वाला कार्य या कोई कर्मी शिरोपरि उपस्कर के दो मीटर के भीतर आना अपेक्षित हो ।
 - (4) कर्षण शक्ति नियंत्रक की पूर्व स्वीकृति के अधीन, कार्य करने की अनुज्ञा संबंधित सेक्शन से संबद्ध वरिष्ठ लाइनमैन से अन्यून रैंक वाले किसी संक्षम कर्षण वितरण पदधारी द्वारा जारी की जाएगी ।
- 78. चालू उपस्कर के निकट सेवा भवन और संरचनाओं पर कार्य—**शिरोपरि उपस्कर के निकट सेवा भवनों और संरचनाओं पर कार्य करने के लिए अपेक्षित दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन कर्मचारी यह सुनिश्चित करने के लिए विशेष ध्यान देगा कि औजार नापने वाले टेप, सामग्री इस स्थिति में न रखे हों कि वे उनके इलेक्ट्रिकल उपस्कर पर गिरने या संपर्क करने की संभावना हो ।
- 79. कर्मचारिवृंद और जनता को चेतावनी—**(1) केवल उन मामलों को छोड़कर और उनके सिवाय जहां कोई इलेक्ट्रिकल उपस्कर विशेष तौर पर मृत कर दिया गया हो और दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन वैकल्पी धारा कर्षण निर्देशिका में अंतर्विष्ट अनुदेशों के अनुसार वियोजित और भू-संपर्कित कर दिया गया हो, सभी इलेक्ट्रिकल उपस्कर सभी समयों पर चालू माने जाएंगे तथा मानव जीवन के लिए खतरनाक माने जाएंगे और कर्मचारिवृंद तथा जनता को इन नियमों से संलग्न अनुसूची 1 में यथाविनिर्दिष्ट सम्यक् सावधानी बरतने की चेतावनी सूचना जोखिम वाले स्थानों पर प्रमुख रूप से लगाई जाएगी ।
- (2) सिवाय तब जब कि शिरोपरि उपस्कर मृत कर दिया गया हो और विशेष अनुदेशों के अनुसार भू-संपर्कित कर दिया गया हो, कोई भी व्यक्ति रोलिंग स्टाक के ऊपर नहीं चढ़ेगा जब ये यान शिरोपरि उपस्कर के नीचे अवस्थित हों तथा पैसेन्जर कार की छत पर चढ़ने के लिए अपेक्षित व्यक्ति ऊपर चढ़ने से पूर्व नियम 77 के अनुसार कार्य करने की अनुज्ञा प्राप्त करेगा ।
 - (3) अनुसूची 1 में दर्शित प्रकार की चेतावनी सूचनाएं जोखिम भरे स्थानों के निकट दर्शित की जाएंगी ।
- 80. टेलपथ की मरम्मत—**इलेक्ट्रिकल ट्रैक के संरक्षण या स्तर की कोई मरम्मत प्रारंभ करने से पूर्व शिरोपरि उपस्कर के प्रति उत्तरदायी व्यक्तियों को सम्यक् सूचना दी जाएगी ताकि शिरोपरि उपस्कर को नई दशाओं के अनुरूप समायोजित किया जा सके ।
- 81. न्यूट्रल सेक्शनों में इलेक्ट्रिकल मल्टिपल इकाईयों के सर्किट ब्रेकर की ट्रिपिंग—**(1) यदि विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा अनुज्ञात न हो, रेलगाड़ी प्रचालक न्यूट्रल सेक्शन से अनुगमन करते हुए सम्यक् रूप से विद्युत और आवश्यक सूचक बोर्डों को इन नियमों से संलग्न अनुसूची 2 में यथाविनिर्दिष्ट रूप से स्विच बंद करेगा, जो जहां कहीं आवश्यक हो रेलगाड़ी प्रचालक को विद्युत स्विच बंद करने और स्विच चालू करने के लिए मार्गदर्शित करने हेतु प्रदान की जाएगी ।
- (2) सूचक बोर्ड न्यूट्रल सेक्शन से पांच सौ मीटर और दो सौ पचास मीटर पर लगाए जाएंगे तथा अतिरिक्त बोर्ड न्यूट्रल सेक्शन के ठीक पश्चात् रेलगाड़ी प्रचालक को वे प्वाइंट सूचित करने के लिए लगाए जाएंगे जहां वह इलेक्ट्रिकल मल्टिपल इकाई पर सर्किट ब्रेकर को चालू करेगा और पुनः बंद करेगा ।
- 82. टावर वैगन या कैंटनरी निरीक्षण कार—**(1) टावर वैगन या निरीक्षण कार या किसी अन्य यान की बनाए गए पैंटोग्राफ के साथ गति या कार्य विशेष अनुदेशों के अधीन अभिकथित अनुदेशों के अनुसार होगी ।
- (2) कोई भी टावर वैगन या निरीक्षण कार, प्राधिकृत व्यक्ति के सिवाय नहीं चलाई जाएगी तथा कोई व्यक्ति इस प्रकार प्राधिकृत नहीं किया जाएगा, यदि उसे टावर वैगन या निरीक्षण कार के प्रचालन से भली भांति परिचित होने के अतिरिक्त उस सेक्शन का ज्ञान न हो जिस पर पर टावर वैगन या निरीक्षण कार का प्रचालन होना है ।
 - (3) टावर वैगन या निरीक्षण कार की अधिकतम गति, इंजिनियरी, सिग्नलिंग या अन्य कारणों की वजह से अधिरोपित अस्थायी या स्थायी निर्बंधनों के अधीन चालीस किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी ।
- 83. सीढ़ी ट्रॉली की कार्यप्रणाली—**(1) सीढ़ी ट्रॉली को संकर्म रेलगाड़ी माना जाएगा और मुख्य लाइन ट्रैक पर उनकी गति संकर्म रेलगाड़ी की गति से संबंधित नियमों द्वारा शासित होगी ।

- (2) सीढ़ी ट्रॉलियां केवल इंजिनियर के कब्जे के दौरान कार्य करेंगी और उनका प्रचालन विशेष अनुदेशों में यथाविहित उचित कर्षण वितरण पद्धति द्वारा पर्यवेक्षित किया जाएगा ।
84. **इलेक्ट्रिकृत सेक्शनों के लिए अतिरिक्त नियम**—इलेक्ट्रिकृत सेक्शनों पर रेलगाड़ी की आवाजाही के लिए विशेष अनुदेश, यदि कोई हों, प्राधिकृत अधिकारी द्वारा विनिर्दिष्ट किए जाएंगे ।
85. **सेक्शनिंग और साइडिंग स्विच**—(1) शिरोपरि उपस्कर में लगाए गए सेक्शनिंग और साइडिंग स्विच केवल ऐसे पद्धति द्वारा प्रचालित होंगे जो शिरोपरि उपस्कर के भारसाधक पर्यवेक्षक द्वारा ऐसा करने के लिए प्राधिकृत हो ।
- (2) मुख्य रनिंग लाइन या लूप लाइन की फीड को प्रभावित करने वाला कोई भी स्विच कर्षण शक्ति नियंत्रक की अनुज्ञा के बिना बंद या खोला नहीं जाएगा तथा सेक्शनिंग और आइसोलेटिंग स्विचों को खोलने और बंद करने की विस्तृत प्रक्रिया दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन वैक्यूमी धारा कर्षण निर्देशिका के अनुसार होगी ।
- (3) पूर्ण होने पर सेक्शन या आइसोलेटिंग स्विच के सभी प्रचालन सभी मामलों में कर्षण विद्युत नियंत्रक को रिपोर्ट किए जाएंगे ।
86. **मृत या भू-संपर्कित शिरोपरि लाइनों के ट्रैक के सेक्शनों में या उनके ऊपर इलेक्ट्रिक रोलिंग स्टॉक का प्रवेश रोकने के लिए प्रक्रिया** — (1) ट्रैक या क्रॉसओवर में इलेक्ट्रिक रोलिंग स्टॉक का प्रवेश रोकने के लिए, जिसके लिए शिरोपरि उपस्कर को मृत बनाया गया है या जिसके लिए कार्य करने की अनुज्ञा जारी की जानी है, ऐसे रुटों की सैटिंग को अवरुद्ध करने के लिए उचित कदम उठाए जाएंगे ।
- (2) इलेक्ट्रिक रोलिंग स्टॉक की गति को नियंत्रित करने वाली सिग्नलों और प्वाइंटों के लीवर या स्लाइड या पुश बटन उचित रूप से संरक्षित किए जाएंगे और यदि प्वाइंट और सिग्नल स्थानीय रूप से प्रचालित हैं तो उन्हें उनकी सामान्य स्थिति में क्लैम्प और पैडलॉक किया जाएगा तथा कुंजियों को यथास्थिति स्टेशन नियंत्रक या डिपो नियंत्रक के पास रखा जाएगा ।
- (3) इन सुरक्षात्मक उपायों को तब तक नहीं हटाया जाएगा जब तक कि यथास्थिति स्टेशन नियंत्रक या डिपो नियंत्रक यातायात नियंत्रक से संदेश प्राप्त नहीं करता तथा उसकी अभिप्राति नहीं करता और यातायात नियंत्रक संदेश जारी नहीं करेगा यदि उसने विद्युत ब्लाक को निरस्त करने वाला संदेश कर्षण विद्युत नियंत्रक से प्राप्त नहीं किया है ।

अध्याय 12

ब्लॉक कार्य की अन्य प्रणालियां

87. **ब्लॉक कार्य की अन्य प्रणालियां**—इन नियमों में किसी बात के होते हुए भी, अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन विरचित विशेष प्रक्रियाएँ प्रचालन की प्रारम्भिक अवस्था पर या दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन के किसी सेक्शन पर जब कभी ऐसी स्थिति उत्पन्न होती है, लागू होंगी ।

स्पष्टीकरण — इस नियम के प्रयोजनों के लिए, “प्रारम्भिक अवस्था” से वह अवधि अभिप्रेत है जिसमें दिल्ली मेट्रो विमानपत्तन एक्सप्रेस लाइन का कोई सेक्शन स्वचालित ट्रेन सुरक्षा या सिग्नलिंग के बगैर आरंभ होगा तथा ट्रेन नियंत्रण प्रचालन नियंत्रण केन्द्र से उपलब्ध होगा ।

अनुसूची 1

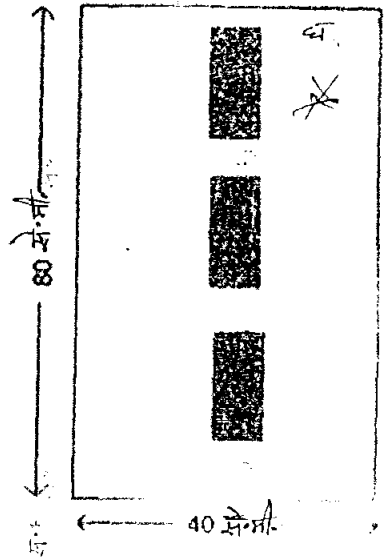
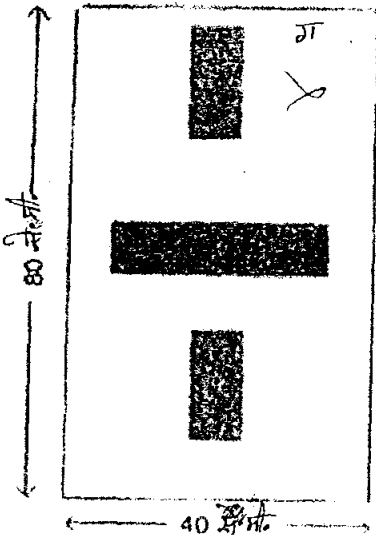
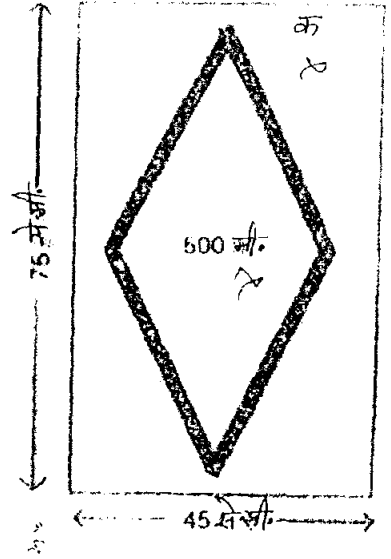
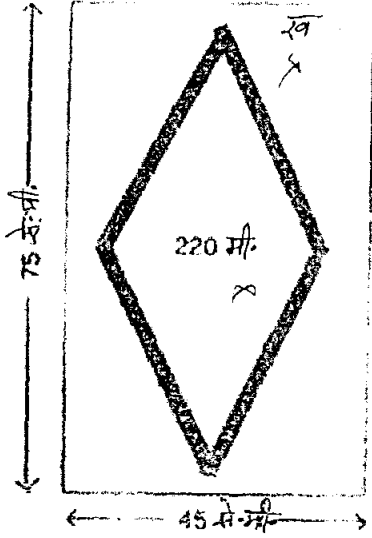
[नियम 79(1) और (3) देखें]

सावधान

CAUTION

25000 वोल्ट

अनुसूची 2
[नियम 81(1) देखें]



[फा. सं. के-14001/31/2010-मेट्रो]

एस. के. लोहिया, विशेष कार्य अधिकारी (यू.टी.)